WYKAZ UWAG

zgłoszonych do projektu planu ogólnego miasta Wrocławia w trakcie konsultacji społecznych

Lp.	Data wpływu uwagi	Oznaczenie uwagi	Oznaczenie obszaru, którego dotyczy uwaga	Propozycja rozpatrzenia uwagi przez prezydenta miasta	Uzasadnienie
1	14.04.2026	1	dz. 3/2 AR. 3 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2	14.04.2026	2	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3	14.04.2026	3	strefa 3328SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4	14.04.2026	4	dz. 19/2 AR. 9 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5	14.04.2026	5	dz. 20/3 AR. 3 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy planistycznej SW na strefę SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6	14.04.2026	6	strefa 2744SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
7	14.04.2026	7	strefa 2744SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
8	14.04.2026	8	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
9	15.04.2026	9	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
10	14.04.2026	10	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
11	14.04.2026	11	dz. 51/5 AR. 9 ob. Poświętne, dz. 51/6 AR. 9 ob. Poświętne, dz. 51/7 AR. 9 ob. Poświętne, dz. 51/8 AR. 9 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
12	15.04.2026	12	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
13	14.04.2026	13	dz. 1/12 AR. 1 ob. Stare Miasto, dz. 7/2 AR 1 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
14	15.04.2026	14	dz. 13/3 AR. 18 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
15	15.04.2026	15	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
16	15.04.2026	16	dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/377 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/376 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/98 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały,	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
17	15.04.2026	17	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
18	15.04.2026	18	dz. 36 AR. 6 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
19	15.04.2026	19	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
20	15.04.2026	20	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
21	15.04.2026	21	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
22	15.04.2026	22	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
23	15.04.2026	23	dz. 41/8 AR. 11 ob. Ratyń	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
24	15.04.2026	24	dz. 41/8 AR. 11 ob. Ratyń	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
25	16.04.2026	25	strefa 637SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze funkcji zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
26	16.04.2026	26	strefa 637SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze funkcji zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
27	15.04.2026	27	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
28	16.04.2026	28	dz. 14/15 AR. 10 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia strefy planistycznej SU na całości wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Wskazana funkcja zawiera się w profilu strefy wyznaczonej w projekcie, ponadto dla wskazanego obszaru obowiązuje już plan miejscowy zabezpieczający tę funkcję.
29	16.04.2026	29	dz. 4/1 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
30	17.04.2026	30	dz. 1/3 AR. 2 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP.
31	17.04.2026	31	dz. 10/1, 11, 12/1, 12/2, 13, 14/1, 14/2, 14/3, 14/4, 14/5, 14/6, 14/7, 14/8, 14/9, 14/10, 16/1, 16/2, 16/3, 16/4, 16/5, 16/6, 16/7, 16/8, 16/9, 16/10, 17/11, 17/12, 17/14, 17/19, 17/21, 17/23, 17/25, 17/27, 17/29, 17/31, 17/33 AR.10 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
32	17.04.2026	32	dz. 21/4 AR. 9 ob. Południe, dz. 19/17 AR. 9 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

33	17.04.2026	33	obszar opracowywanego mpzp w rejonie ulic Kamiennej, Drukarskiej i Sztabowej we Wrocławiu (uchwała nr XXVI/558/25 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 grudnia 2025 r.)	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
34	17.04.2026	34	AR. 1 ob. Swojczyce, AR. 2 ob. Swojczyce, AR. 17 ob. Swojczyce, AR. 18 ob. Swojczyce, AR. 21 ob. Swojczyce, AR. 10 ob. Kowale, AR. 14 ob. Kowale; Trasa Olimpijska w obowiązującym Studium 2018; Trasa Swojczycka w obowiązującym Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie: skrócenia trasy jelczańskiej/swojczyckiej lub zmiany przebiegu zgodnie z załącznikami lub rezygnacji z budowy tej trasy; zaprojektowania trasy olimpijskiej w sposób omijający Swojczyce lub rezygnacji z budowy tej drogi, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie: rezygnacji z budowy/przedłużenia wszystkich dróg wewnętrznych/publicznych zaprojektowanych jako łącznik pomiędzy ulicami Ceglaną i Byczyńską; rezygnacji z budowy chodnika kosztem prywatnych posesji i przeprowadzenia chodnika oraz ewentualnej ścieżki rowerowej w obrębie strefy ochronnej rurociągów wysokociśnieniowych; zablokowania wjazdu do Wrocławia od strony wschodniej dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 9 ton; określenia formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części ze wskazanych w uwadze obszarów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia pod zabudowę biurową niską oraz uprawę roli wskazanych w uwadze nieruchomości, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia nieruchomości dostępnych z trasy Łany Bielany – Długołęka na parkingi dla samochodów ciężarowych, magazyny, hale magazynowo-produkcyjne, składy, hurtownie, warsztaty samochodowe, stacje benzynowe i motele dla kierowców, ze względu na rozbieżność z zakresem obszaru objętego projektem planu ogólnego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
35	18.04.2026	35	dz. 4 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części działki pod budownictwo jednorodzinne ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz na terenach zieleni. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
36	19.04.2026	36	dz. 6 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
37	20.04.2026	37	strefy 86SI, 91SI, 180 SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
38	20.04.2026	38	dz. 10 AR. 37 ob. Stare Miasto, dz. 8/40 AR. 37 ob. Stre Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
39	20.04.2026	39	dz. 5/1 AR. 3 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
40	20.04.2026	40	dz. 2/26 AR. 11 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy planistycznej SN na strefę SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
41	18.04.2026	41	strefy 86SI, 91SI, 180 SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
42	20.04.2026	42	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
43	20.04.2026	43	strefa 48SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
44	20.04.2026	44	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
45	20.04.2026	45	dz. 5/5 AR. 3 ob. Tarnogaj, dz. 5/9 AR. 3 ob. Tarnogaj, dz. 8/1 AR. 3 ob. Tarnogaj,	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy planistycznej SU na strefę SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
46	20.04.2026	46	dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka,	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
47	20.04.2026	47	dz. 5 AR. 20 ob. Rędzin, dz. 6 AR. 20 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych w uwadze przeznaczeń usługi sportu i rekreacji oraz usługi gastronomii i turystyki, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
48	21.04.2026	48	dz. 20/3 AR. 3 ob. Kłokoczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
49	21.04.2026	49	dz. 4 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części działki pod budownictwo jednorodzinne ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz na terenach zieleni. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
50	20.04.2026	50	dz. 4/1 AR. 20 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
51	20.04.2026	51	dz. 4/1 AR. 20 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
52	21.04.2026	52	dz. 3/10 AR. 10 ob. Klecina, dz. 3/12 AR. 10 ob. Klecina, dz. 1/1 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/23 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/32 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/33 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/40 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/41 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/42 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/46 AR. 9 ob. Klecina, dz. 10/4 AR. 5 ob. Klecina, dz. 11/18 AR. 5 ob. Klecina, dz. 11/19 AR. 5 ob. Klecina, dz. 12/1 AR. 5 ob. Klecina, dz. 13/7 AR. 5 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW I SP na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji, równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie połączenia wskazanych stref planistycznych SP ze względu na lokalne uwarunkowania oraz wymagania dotyczące łagodzenia zmian klimatycznych i równoważenia procesów urbanizacji. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
53	21.04.2026	53	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
54	21.04.2026	54	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

55	21.04.2026	55	dz. 1 AR. 3 ob. Bartoszowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
56	21.04.2026	56	dz. 18/33 AR. 4 ob. Sołtysowice, dz. 14/1, 14/2, 16/4, 17, 18, 19, 20, 21/3, 21/4, 21/6, 21/8, 21/9, 21/10, 21/19 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 5/2, 5/28, 5/31 AR. 10 ob. Sołtysowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia stref SW oraz SU na wskazanych terenach, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
57	21.04.2026	57	strefa 2744SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
58	21.04.2026	58	dz. 19/2 AR. 9 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
59	21.04.2026	59	dz. 32 AR. 3 ob. Gaj, dz. 4 AR. 3 ob. Gaj, dz. 11/5 AR. 1 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
60	21.04.2026	60	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
61	20.04.2026	61	dz. 8 AR. 6 ob. Różanka, dz. 5/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 7/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 5/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 7/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 6/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 11/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 10/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 6 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
62	22.04.2026	62	Osiedla Świniary i Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
63	22.04.2026	63	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
64	22.04.2026	64	dz. 25/14 AR. 18 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
65	22.04.2026	65	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
66	23.04.2026	66	dz. 8 AR. 19 ob. Klecina, dz. 4 AR. 19 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
67	22.04.2026	67	dz. 8 AR. 6 ob. Różanka, dz. 5/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 7/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 5/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 7/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 6/3 AR. 6 ob. Różanka, dz. 11/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 10/1 AR. 6 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 6 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
68	23.04.2026	68	dz. 105/4 AR. 10 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
69	23.04.2026	69	dz. 4/5 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 4/6 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 4/8 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 6/3 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 6/5 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 6/6 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 7/9 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 7/12 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 45 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 7/8 AR. 22 ob. Osobowice, dz. 7/11 AR. 22 ob. Osobowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
70	23.04.2026	70	dz. 13/2 AR. 1 ob. Księże Małe, dz. 14/13 AR. 1 ob. Księże Małe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
71	23.04.2026	71	dz. 105/4 AR. 10 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
72	23.04.2026	72	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
73	23.04.2026	73	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
74	23.04.2026	74	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
75	24.04.2026	75	dz. 51/7 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 51/8 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SJ na całości wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
76	23.04.2026	76	strefa 90SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
77	21.04.2026	77	dz. 3/11 AR. 16 ob. Popowice, dz. 3/8 AR. 16 ob. Popowice, dz. 3/12 AR. 16 ob. Popowice, dz. 3/14 AR. 16 ob. Popowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
78	21.04.2026	78	dz. 4/7 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 4/8 AR. 16 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
79	21.04.2026	79	dz. 3/16 AR. 2 ob. Gaj, dz. 3/20 AR. 2 ob. Gaj, dz. 3/21 AR. 2 ob. Gaj, dz. 3/24 AR. 2 ob. Gaj, dz. 3/26 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
80	21.04.2026	80	dz. 4/2 AR. 18 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
81	21.04.2026	81	dz. 73/1 AR. 17 ob. Południe, dz. 73/2 AR. 17 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SH ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

82	21.04.2026	82	dz. 10/23 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 10/20 AR. 7 ob. Psie Pole; dz. 2 AR. 3 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rozszerzenia funkcji podstawowej: powierzchnia usługowa: biurowa oraz magazynowa ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
83	24.04.2026	83	strefa 884SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
84	25.04.2026	84	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
85	27.04.2026	85	strefa 4095SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW i SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
86	27.04.2026	86	strefa 3410SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
87	27.04.2026	87	Osiedle Lipa Piotrowska, strefy 2460SW, 74SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
88	27.04.2026	88	strefa 646SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
89	27.04.2026	89	strefa 649SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
90	27.04.2026	90	strefa 7SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
91	27.04.2026	91	strefa 90SK	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezerw terenowych dla przebudowy linii 285, ponieważ zakres ewentualnej rozbudowy tej linii kolejowej powinien wynikać z dokumentacji właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej, na etapie planu ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych rezerw bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Ustalenia Planu Ogólnego nie wykluczają realizacji inwestycji komunikacyjnych, w tym kolejowych i pozostają zgodne ze Strategią Rozwoju Wrocławia. Uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy pod budowę kolei do lotniska poprzez wprowadzenie odpowiednich stref planistycznych SK i SI.
92	27.04.2026	92	strefa 36SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczania zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
93	27.04.2026	93	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
94	27.04.2026	94	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
95	27.04.2026	95	strefa 2SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie wprowadzenia strefy mieszkaniowej o niskiej intensywności oraz/lub mieszkaniowo-usługowej dla wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO oraz uwzględnienia w planie ogólnym konieczności rezerw terenowych pod przyszły układ komunikacyjny ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględnia się w zakresie wskazania w planie ogólnym perspektywy zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego 701 z 2020 r. ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
96	27.04.2026	96	dz. 127 AR. 19 ob. Pawłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
97	24.04.2026	97	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
98	24.04.2026	98	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
99	27.04.2026	99	dz. 24/2 AR. 17 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ lub SZ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
100	28.04.2026	100	dz. 21/1 AR. 15 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
101	27.04.2026	101	dz. 1/5 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/89 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/88 AR. 1 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
102	27.04.2026	102	dz. 247/2 AR. 14 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
103	21.04.2026	103	Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy, obszar Natura 2000 Łęgi nad Bystrzycą, Las Ratyński; strefy 2155SJ, 2034SJ, 2212SJ, 2164SJ, 2115SJ, 2213SJ, 2105SJ, 2420SJ, 2443SJ, 2667SJ, 3217SJ, 3267SJ, 3330SJ, 3310SJ, 2471SJ, 2730SJ, 3338SJ, 3241SJ, 1119SW, 92SW, 96SW, 670SN, 556SN, 164SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ponieważ znacząca treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie oddziaływania na środowisko dokonano analizy możliwego wpływu realizacji projektu planu ogólnego na Park Krajobrazowy „Dolina Bystrzycy" oraz obszar Natura 2000 „Łęgi nad Bystrzycą". Odniesiono się do zakazów obowiązujących na terenie Parku, które zostały zdefiniowane w stosownych dokumentach prawnych. Oceniono, że nie nastąpi negatywne oddziaływanie na krajobraz i przyrodę Parku, co ma potwierdzenie w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, który uzgodnił projekt POG jako organ odpowiedzialny za formy ochrony przyrody. W odniesieniu do możliwego negatywnego oddziaływania na Las Ratyński należy podkreślić, że został on wyodrębniony w strefie otwartej bez wyznaczenia profilu dodatkowego. Jest to najbardziej restrykcyjna forma ochrony, która jest możliwa do zastosowania w planie ogólnym. Zapewnia to maksymalne ograniczenie możliwości zagospodarowania tego terenu w ramach ustaleń tego dokumentu. Od strony wschodniej zostały wyznaczone strefy SO, które tworzą strefę ekotonową o zmiennej szerokości, natomiast wyznaczone strefy SJ i SW wynikają z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na mocy których realizowana może być (niezależnie od ustaleń planu ogólnego) zabudowa.
104	28.04.2026	104	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
105	28.04.2026	105	dz. 2/1 AR. 11 ob. Sołtysowice, dz. 2/2 AR. 11 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia ze strefy SU odrębnej strefy usługowej oraz wprowadzenia niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
106	29.04.2026	106	dz. 3/10 AR. 10 ob. Klecina, strefy SJ i SW na osiedlu Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia wysokości zabudowy w wyznaczonych w uwadze strefach planistycznych ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu najmu i usług hotelarskich ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

107	29.04.2026	107	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
108	29.04.2026	108	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
109	29.04.2026	109	dz. 30 AR. 14 ob. Klecina, dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
110	28.04.2026	110	dz. 11/2 AR. 6 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
111	28.04.2026	111	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
112	29.04.2026	112	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
113	27.04.2026	113	dz. 2/10 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 2/11 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 2/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/1 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
114	27.04.2026	114	dz. 2/10 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 2/11 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 2/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/1 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
115	29.04.2026	115	dz. 298/2 AR. 11 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
116	30.04.2026	116	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
117	28.04.2026	117	dz. 206 AR. 3 ob. Sępolno	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
118	29.04.2026	118	dz. 21/13 AR. 32 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
119	30.04.2026	119	dz. 5/1 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 5/2 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/93 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/107 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/108 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 16 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
120	30.04.2026	120	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
121	30.04.2026	121	dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj,	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
122	30.04.2026	122	dz. 6/2 AR. 26 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na ternach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
123	30.04.2026	123	dz. 9 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 12/2 AR. 7 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
124	30.04.2026	124	dz. 13/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 14 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 24 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 12/2 AR. 7 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
125	04.05.2026	125	strefy 44SP, 42SP, 39SP, 43SP, 46SP, 35SU, 236SN, 36SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian stref planistycznych według wskazań, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
126	02.05.2026	126	dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
127	30.04.2026	127	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
128	30.04.2026	128	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

129	02.05.2026	129	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
130	03.05.2026	130	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
131	03.05.2026	131	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
132	30.04.2026	132	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
133	30.04.2026	133	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
134	01.05.2026	134	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
135	30.04.2026	135	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
136	01.05.2026	136	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
137	01.05.2026	137	strefa 2165SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
138	02.05.2026	138	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
139	02.05.2026	139	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
140	02.05.2026	140	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

141	02.05.2026	141	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
142	02.05.2026	142	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
143	02.05.2026	143	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
144	02.05.2026	144	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
145	02.05.2026	145	strefa 225SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ochrony wskazanego obszaru przed zabudową budynkami usługowymi i infrastrukturą drogową, ponieważ ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy stanowiłoby niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
146	03.05.2026	146	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
147	03.05.2026	147	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
148	03.05.2026	148	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
149	03.05.2026	149	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
150	03.05.2026	150	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
151	04.05.2026	151	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

152	04.05.2026	152	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
153	04.05.2026	153	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
154	04.05.2026	154	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
155	04.05.2026	155	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
156	04.05.2026	156	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
157	04.05.2026	157	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
158	30.04.2026	158	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
159	01.05.2026	159	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
160	01.05.2026	160	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

161	04.05.2026	161	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
162	04.05.2026	162	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
163	03.05.2026	163	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
164	04.05.2026	164	dz. 4/19 AR. 42 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy wielofunkcyjnej z dopuszczeniem funkcji usług i parkowania ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK.
165	04.05.2026	165	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

166	04.05.2026	166	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
167	04.05.2026	167	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
168	01.05.2026	168	dz. 4/1 AR. 2 ob. Złotniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych . Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
169	04.05.2026	169	dz. 11/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 11/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/119 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/80 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
170	04.05.2026	170	dz. 11/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 11/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/119 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/80 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
171	04.05.2026	171	dz. 11/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 11/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/119 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/80 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
172	29.04.2026	172	dz. 11/3 AR. 9 ob. Księże Wielkie, dz. 12/4 AR. 9 ob. Księże Wielkie, dz. 10/3 AR. 9 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
173	04.05.2026	173	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
174	04.05.2026	174	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

175	04.05.2026	175	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
176	04.05.2026	176	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
177	04.05.2026	177	dz. 15/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
178	04.05.2026	178	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
179	04.05.2026	179	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

180	04.05.2026	180	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
181	04.05.2026	181	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
182	04.05.2026	182	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
183	04.05.2026	183	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
184	04.05.2026	184	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. W pozostałym zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
185	04.05.2026	185	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
186	04.05.2026	186	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
187	04.05.2026	187	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
188	04.05.2026	188	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
189	04.05.2026	189	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
190	04.05.2026	190	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
191	04.05.2026	191	strefa 3267SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie fragmentarycznej zmiany strefy SW na strefę SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

192	04.05.2026	192	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
193	04.05.2026	193	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
194	04.05.2026	194	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
195	04.05.2026	195	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
196	04.05.2026	196	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

197	04.05.2026	197	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
198	04.05.2026	198	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
199	04.05.2026	199	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
200	04.05.2026	200	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
201	04.05.2026	201	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
202	04.05.2026	202	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
203	04.05.2026	203	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
204	04.05.2026	204	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

205	04.05.2026	205	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
206	04.05.2026	206	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
207	04.05.2026	207	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
208	04.05.2026	208	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

209	04.05.2026	209	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
210	04.05.2026	210	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
211	04.05.2026	211	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
212	04.05.2026	212	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
213	04.05.2026	213	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
214	04.05.2026	214	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

215	04.05.2026	215	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
216	04.05.2026	216	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
217	04.05.2026	217	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
218	04.05.2026	218	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
219	04.05.2026	219	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.

220	04.05.2026	220	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
221	04.05.2026	221	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
222	04.05.2026	222	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
223	04.05.2026	223	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
224	04.05.2026	224	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

225	04.05.2026	225	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
226	04.05.2026	226	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
227	04.05.2026	227	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
228	05.05.2026	228	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
229	05.05.2026	229	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

230	05.05.2026	230	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
231	05.05.2026	231	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
232	05.05.2026	232	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
233	05.05.2026	233	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
234	05.05.2026	234	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

235	05.05.2026	235	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
236	05.05.2026	236	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
237	05.05.2026	237	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
238	05.05.2026	238	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
239	05.05.2026	239	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
240	05.05.2026	240	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
241	05.05.2026	241	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
242	05.05.2026	242	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

243	05.05.2026	243	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
244	05.05.2026	244	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
245	05.05.2026	245	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
246	05.05.2026	246	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
247	05.05.2026	247	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
248	05.05.2026	248	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
249	05.05.2026	249	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

250	05.05.2026	250	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
251	05.05.2026	251	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
252	05.05.2026	252	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
253	05.05.2026	253	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
254	05.05.2026	254	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
255	05.05.2026	255	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
256	05.05.2026	256	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

257	05.05.2026	257	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
258	05.05.2026	258	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
259	05.05.2026	259	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
260	05.05.2026	260	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
261	05.05.2026	261	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
262	04.05.2026	262	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
263	04.05.2026	263	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

264	04.05.2026	264	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
265	04.05.2026	265	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
266	04.05.2026	266	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
267	04.05.2026	267	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
268	04.05.2026	268	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
269	04.05.2026	269	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR. 18 ob. Klecina, dz. 1/10, 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 14/3, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR. 4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/19, 6/4, 7/1, 7/2, 7/3 AR. 9 ob. Krzyki, dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 13/4, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1, 17/2, 17/6, 17/8, 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8, 3/1, 5/1, 6/1, 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
270	04.05.2026	270	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

271	04.05.2026	271	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
272	04.05.2026	272	dz. 3/1 AR. 25 ob. Południe, dz. 3/3 AR. 25 ob. Południe, dz. 3/4 AR. 25 ob. Południe, dz. 3/5 AR. 25 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
273	04.05.2026	273	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
274	04.05.2026	274	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
275	04.05.2026	275	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich i połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
276	04.05.2026	276	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
277	04.05.2026	277	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
278	04.05.2026	278	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

279	05.05.2026	279	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
280	05.05.2026	280	dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany rodzaju strefy z SW na SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
281	04.05.2026	281	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
282	04.05.2026	282	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
283	05.05.2026	283	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
284	04.05.2026	284	dz. 20 AR. 37 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

285	05.05.2026	285	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
286	05.05.2026	286	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
287	05.05.2026	287	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
288	05.05.2026	288	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
289	05.05.2026	289	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
290	05.05.2026	290	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

291	05.05.2026	291	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
292	05.05.2026	292	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
293	05.05.2026	293	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
294	05.05.2026	294	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
295	05.05.2026	295	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
296	05.05.2026	296	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

297	05.05.2026	297	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
298	30.04.2026	298	dz. 36/4 AR. 9 ob. Widawa	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
299	05.05.2026	299	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
300	05.05.2026	300	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
301	05.05.2026	301	dz. 15/4 AR. 5 ob. Jagodno	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SI, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
302	29.04.2026	302	dz. 36/1 AR. 9 ob. Widawa, dz. 36/3 AR. 9 ob. Widawa	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
303	05.05.2026	303	dz. 21/6 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 23/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 22/1 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 22/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 23/4 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
304	05.05.2026	304	dz. 19/6 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 20/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 20/5 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 21/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 17/5 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 17/6 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 19/5 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 20/1 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
305	05.05.2026	305	dz. 18/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 19/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 17/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/6 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 17/4 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/5 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 19/7 AR. 26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania wskazanego obszaru jako strefa planistyczna SW oraz zwiększenia parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
306	05.05.2026	306	dz. 16/4 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
307	05.05.2026	307	dz. 14/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 15/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 16/6 AR. 26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
308	05.05.2026	308	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

309	05.05.2026	309	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
310	05.05.2026	310	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
311	05.05.2026	311	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
312	05.05.2026	312	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
313	05.05.2026	313	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

314	05.05.2026	314	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
315	05.05.2026	315	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
316	05.05.2026	316	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
317	05.05.2026	317	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
318	05.05.2026	318	dz. 2/3 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 2/4 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 9 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 10 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 11 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 6 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 7 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 8 AR. 21 ob. Rędzin, dz. 3/2 AR. 22 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej wielofunkcyjnej, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
319	05.05.2026	319	dz. 3 AR. 16 ob. Rędzin, dz. 4 AR. 16 ob. Rędzin, dz. 5 AR. 16 ob. Rędzin, dz. 6/3 AR. 16 ob. Rędzin, dz. 7/3 AR. 16 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
320	05.05.2026	320	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

321	05.05.2026	321	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
322	05.05.2026	322	dz. 1/3 AR. 3 ob. Dąbie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
323	05.05.2026	323	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
324	05.05.2026	324	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
325	05.05.2026	325	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
326	05.05.2026	326	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
327	05.05.2026	327	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
328	05.05.2026	328	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
329	05.05.2026	329	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

330	05.05.2026	330	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
331	05.05.2026	331	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
332	05.05.2026	332	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
333	05.05.2026	333	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
334	05.05.2026	334	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
335	05.05.2026	335	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
336	05.05.2026	336	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
337	05.05.2026	337	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
338	05.05.2026	338	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
339	05.05.2026	339	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
340	05.05.2026	340	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
341	05.05.2026	341	dz. 22/2 AR. 27 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na całości wskazanej działki, ponieważ przedmiotowa nieruchomość częściowo znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

342	05.05.2026	342	dz. 22/2 AR. 27 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na całości wskazanej działki, ponieważ przedmiotowa nieruchomość częściowo znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
343	05.05.2026	343	dz. 22/2 AR. 27 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na całości wskazanej działki, ponieważ przedmiotowa nieruchomość częściowo znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
344	05.05.2026	344	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
345	06.05.2026	345	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
346	05.05.2026	346	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
347	05.05.2026	347	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

348	05.05.2026	348	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
349	05.05.2026	349	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
350	05.05.2026	350	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
351	05.05.2026	351	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
352	05.05.2026	352	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
353	05.05.2026	353	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
354	05.05.2026	354	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
355	05.05.2026	355	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
356	05.05.2026	356	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
357	05.05.2026	357	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
358	05.05.2026	358	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

359	05.05.2026	359	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
360	05.05.2026	360	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
361	05.05.2026	361	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
362	05.05.2026	362	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
363	05.05.2026	363	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
364	05.05.2026	364	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
365	05.05.2026	365	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
366	05.05.2026	366	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
367	05.05.2026	367	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

368	06.05.2026	368	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
369	06.05.2026	369	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
370	06.05.2026	370	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
371	05.05.2026	371	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
372	06.05.2026	372	dz. 3 AR. 14 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
373	06.05.2026	373	dz. 3 AR. 14 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
374	06.05.2026	374	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
375	05.05.2026	375	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
376	05.05.2026	376	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

377	05.05.2026	377	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
378	05.05.2026	378	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
379	05.05.2026	379	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
380	05.05.2026	380	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
381	05.05.2026	381	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
382	06.05.2026	382	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
383	06.05.2026	383	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

384	06.05.2026	384	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG). W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
385	06.05.2026	385	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
386	06.05.2026	386	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
387	06.05.2026	387	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

388	06.05.2026	388	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
389	06.05.2026	389	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
390	05.05.2026	390	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
391	05.05.2026	391	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
392	06.05.2026	392	dz. 1/11 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
393	06.05.2026	393	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
394	06.05.2026	394	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
395	06.05.2026	395	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

396	06.05.2026	396	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
397	06.05.2026	397	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
398	06.05.2026	398	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
399	06.05.2026	399	dz. 19/2 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
400	29.04.2026	400	dz. 8 AR. 2 ob. Żar, dz. 9 AR. 2 ob. Żar	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
401	06.05.2026	401	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

402	06.05.2026	402	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
403	29.04.2026	403	dz. 8 AR. 2 ob. Żar, dz. 9 AR. 2 ob. Żar	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
404	06.05.2026	404	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
405	06.05.2026	405	dz. 19/2 AR. 9 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej i rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
406	06.05.2026	406	strefy 114SP, 108SP, 103SP, 90SU, 120SP, 91SU, 92SU, dz. 14/5 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 1/90 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/92 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/20 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/22 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 3/53 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 3/67 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 3/68 AR. 1 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK.
407	06.05.2026	407	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

408	06.05.2026	408	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
409	06.05.2026	409	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
410	06.05.2026	410	dz. 2/2, AR. 8 ob. Jagodno, ul. Buforowa 100	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
411	06.05.2026	411	dz. 10/17 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/27 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/29 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/18 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/21 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/23 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/25 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/32 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/31 AR. 20 ob. Muchobór Wielki, dz. 10/30 AR. 20 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
412	06.05.2026	412	dz. 3/266 AR. 1 ob. Ratyń, dz. 4/1, 6, 7/3, 8/3, 8/4, 32, 33, 70/1, 70/2, 70/3, 70/4, 70/5, 70/6, 70/7, 70/8, 70/9, 70/10, 70/11, 70/12, 70/13, 70/14, 70/15, 70/16, 70/17, 70/18, 70/19, 70/20, 70/21, 70/22, 70/23, 70/24, 70/25, 70/26, 70/27, 70/28, 70/29, 70/30, 70/31, 70/32, 70/33, 70/34, 70/35, 70/36, 70/37, 70/38, 70/39, 70/40, 70/41, 70/42, 70/43, 70/44, 70/45, 70/46, 70/47, 70/48, 70/49, 70/50, 70/51, 70/52, 70/53, 70/54, 70/55, 70/56, 70/57, 70/58, 70/59, 70/60, 70/61, 70/62, 70/63, 70/64, 70/65, 70/66, 70/67, 70/68, 70/69, 70/70, 70/71, 70/93, 70/94, 70/95, 70/96, 70/97, 70/98, 70/99, 70/100, 70/101, 70/102, 70/103, 70/104, 70/105, 70/106, 70/107, 70/108, 70/115, 71 AR. 2 ob. Ratyń, dz. 1/2, 5/2, 10/5, 11, 13, 14, 15/1, 15/3, 15/4, 21/1, 22/1, 23/3, 24, 46/1, 46/2 AR. 3 ob. Ratyń, dz. 1, 7, 7/16, 7/18, 7/19 AR. 7 ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SU oraz SK, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
413	06.05.2026	413	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
414	06.05.2026	414	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
415	06.05.2026	415	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
416	06.05.2026	416	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

417	06.05.2026	417	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
418	06.05.2026	418	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
419	06.05.2026	419	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
420	06.05.2026	420	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
421	06.05.2026	421	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
422	06.05.2026	422	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
423	06.05.2026	423	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

424	06.05.2026	424	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
425	06.05.2026	425	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
426	06.05.2026	426	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
427	06.05.2026	427	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
428	06.05.2026	428	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
429	06.05.2026	429	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

430	06.05.2026	430	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
431	06.05.2026	431	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
432	06.05.2026	432	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
433	06.05.2026	433	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
434	06.05.2026	434	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
435	06.05.2026	435	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
436	06.05.2026	436	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.

437	07.05.2026	437	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
438	07.05.2026	438	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
439	07.05.2026	439	dz. 8/9 AR. 40 ob. Żerniki, dz. 8/10 AR. 40 ob. Żerniki, dz. 74 AR. 40 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
440	07.05.2026	440	dz. 34/3, 35/3, 36/3, 37/3, 33/4, 49/3, 50/3, 51/3, 52/3, 52/4 AR. 6 ob. Psie Pole dz. 7/5, 7/8, 7/9, 7/12, 7/14, 8/4, 10/4, 11/10, 11/12, 11/13, 11/14, 11/24, 11/26, 11/29, 11/30 AR. 16 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
441	07.05.2026	441	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
442	07.05.2026	442	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
443	07.05.2026	443	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
444	07.05.2026	444	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

445	07.05.2026	445	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
446	07.05.2026	446	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
447	07.05.2026	447	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 6 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
448	07.05.2026	448	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
449	07.05.2026	449	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
450	07.05.2026	450	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
451	06.05.2026	451	dz. 51/8 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 51/7 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną na części wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej i wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
452	06.05.2026	452	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

453	06.05.2026	453	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
454	06.05.2026	454	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
455	06.05.2026	455	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
456	07.05.2026	456	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

457	06.05.2026	457	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
458	06.05.2026	458	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
459	06.05.2026	459	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
460	06.05.2026	460	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

461	06.05.2026	461	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
462	06.05.2026	462	dz. 5/3 AR. 5 ob. Tarnogaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
463	06.05.2026	463	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
464	06.05.2026	464	dz. 5/5 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/6 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/8 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/9 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/10 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/11 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/15 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/16 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/17 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/19 AR. 5 ob. Tarnogaj, dz. 5/20 AR. 5 ob. Tarnogaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
465	06.05.2026	465	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
466	06.05.2026	466	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
467	07.05.2026	467	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
468	07.05.2026	468	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
469	07.05.2026	469	osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
470	06.05.2026	470	dz. 204/3 AR. 14 ob. Karłowice, dz. 223/11 AR. 14 ob. Karłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
471	06.05.2026	471	strefa 1698SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

472	06.05.2026	472	strefa 2SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
473	06.05.2026	473	dz. 1/11 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
474	06.05.2026	474	strefa 1699SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
475	07.05.2026	475	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
476	07.05.2026	476	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
477	07.05.2026	477	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
478	07.05.2026	478	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
479	07.05.2026	479	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

480	07.05.2026	480	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
481	07.05.2026	481	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej).
482	07.05.2026	482	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
483	07.05.2026	483	dz. 13/32 AR. 9 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej oraz niektórych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
484	06.05.2026	484	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
485	06.05.2026	485	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
486	06.05.2026	486	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
487	06.05.2026	487	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
488	06.05.2026	488	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
489	06.05.2026	489	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
490	06.05.2026	490	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
491	06.05.2026	491	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
492	06.05.2026	492	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
493	06.05.2026	493	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
494	06.05.2026	494	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
495	06.05.2026	495	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
496	06.05.2026	496	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
497	06.05.2026	497	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
498	06.05.2026	498	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.

499	06.05.2026	499	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
500	07.05.2026	500	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
501	07.05.2026	501	rejon Pl. Społecznego	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
502	05.05.2026	502	dz. 36/2 AR. 25 ob. Stare Miasto, dz. 45/5 AR. 22 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 46/13 AR. 22 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 46/15 AR. 22 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 54/1 AR. 22 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę gospodarczą ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia funkcji produkcyjnej w profilu dodatkowym ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wnioskowanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo i kierunki przekształceń. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
503	07.05.2026	503	dz. 19/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
504	07.05.2026	504	dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
505	07.05.2026	505	dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
506	07.05.2026	506	dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
507	07.05.2026	507	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
508	07.05.2026	508	dz. 11 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
509	07.05.2026	509	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
510	07.05.2026	510	dz. 19/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

511	07.05.2026	511	dz. 19/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
512	07.05.2026	512	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
513	07.05.2026	513	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
514	07.05.2026	514	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
515	07.05.2026	515	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
516	07.05.2026	516	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
517	07.05.2026	517	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

518	07.05.2026	518	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
519	07.05.2026	519	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
520	07.05.2026	520	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

521	07.05.2026	521	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
522	07.05.2026	522	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
523	07.05.2026	523	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
524	07.05.2026	524	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

525	07.05.2026	525	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
526	07.05.2026	526	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
527	07.05.2026	527	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
528	07.05.2026	528	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

529	07.05.2026	529	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W zakresie jednej, etapowej koncepcji dla całego obszaru po FAT i Hutmen nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
530	07.05.2026	530	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
531	07.05.2026	531	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
532	08.05.2026	532	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
533	08.05.2026	533	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
534	07.05.2026	534	dz. 32/1 AR. 5 ob. Karłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

535	08.05.2026	535	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
536	08.05.2026	536	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
537	08.05.2026	537	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
538	07.05.2026	538	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
539	07.05.2026	539	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

540	08.05.2026	540	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
541	07.05.2026	541	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
542	07.05.2026	542	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
543	07.05.2026	543	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
544	07.05.2026	544	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
545	07.05.2026	545	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
546	07.05.2026	546	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
547	07.05.2026	547	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
548	08.05.2026	548	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
549	08.05.2026	549	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
550	08.05.2026	550	dz. 6/66 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/67 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/68 AR. 16 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

551	07.05.2026	551	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG). W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
552	07.05.2026	552	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
553	07.05.2026	553	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
554	07.05.2026	554	strefy 3442SW, 1661SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
555	07.05.2026	555	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
556	07.05.2026	556	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
557	08.05.2026	557	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

558	07.05.2026	558	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
559	07.05.2026	559	strefa 3365SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
560	07.05.2026	560	strefa 3366SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
561	08.05.2026	561	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
562	08.05.2026	562	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
563	07.05.2026	563	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

564	07.05.2026	564	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
565	07.05.2026	565	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
566	08.05.2026	566	dz. 5/8 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref SP i SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
567	08.05.2026	567	dz. 5/8 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref SP i SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
568	08.05.2026	568	dz. 5/8 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref SP i SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
569	08.05.2026	569	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
570	08.05.2026	570	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
571	08.05.2026	571	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
572	08.05.2026	572	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

573	07.05.2026	573	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
574	07.05.2026	574	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
575	07.05.2026	575	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
576	07.05.2026	576	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej).
577	07.05.2026	577	dz. 15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/16 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/4 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/2 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/7 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/8 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/9 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/10 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/6 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/11 AR. 21 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
578	08.05.2026	578	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
579	08.05.2026	579	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
580	08.05.2026	580	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
581	08.05.2026	581	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
582	08.05.2026	582	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
583	08.05.2026	583	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.

584	08.05.2026	584	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
585	08.05.2026	585	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
586	08.05.2026	586	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
587	07.05.2026	587	dz. 24 AR. 11 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
588	08.05.2026	588	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
589	08.05.2026	589	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
590	08.05.2026	590	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
591	08.05.2026	591	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
592	08.05.2026	592	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
593	08.05.2026	593	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
594	08.05.2026	594	dz. 17/65 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/54 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/50 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/49 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/51 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/52 AR. 5 ob. Kowale, dz. 6/1 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/26 AR. 5 ob. Kowale, dz. 6/2 AR. 5 ob. Kowale, dz. 6/5 AR. 5 ob. Kowale, dz. 6/4 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/39 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/40 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/14 AR. 5 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
595	08.05.2026	595	dz. 15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/16 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/14 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/2 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/7 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/8 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/9 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/4 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/10 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/6 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/11 AR. 21 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SU na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

596	08.05.2026	596	dz. 17/59 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/60 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/29 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/9 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/8 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/7 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/24 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/6 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/25 AR. 5 ob. Kowale, dz. 18/1 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/41 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/67 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/18 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/16 AR. 5 ob. Kowale, dz. 27 AR. 5 ob. Kowale, dz. 28/2 AR. 5 ob. Kowale, dz. 28/1 AR. 5 ob. Kowale, dz. 17/15 AR. 5 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SU na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
597	08.05.2026	597	dz. 15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/16 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/14 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/2 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/7 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/8 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/9 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/4 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/10 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/6 AR. 21 ob. Kowale, dz. 16/11 AR. 21 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SU na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
598	08.05.2026	598	dz. 1/27 AR. 20 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
599	08.05.2026	599	dz. 17/21, 17/22, 17/23, 17/58, 17/61, 17/66, 18/2, 18/3 AR. 5 ob. Kowale, dz. 3, 4, 5/14, 5/15, 5/16, 6/4, 6/5, 10/2, 11/2 AR. 21 ob. Kowale, dz. 173/3, 173/5, 174/4 AR. 23 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia zasięgu strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy planistycznej SN, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
600	08.05.2026	600	dz. 5/15 AR. 21 ob. Kowale, dz. 6/4 AR. 21 ob. Kowale, dz. 17/61 AR. 21 ob. Kowale, dz. 17/58 AR. 21 ob. Kowale, dz. 18/3 AR. 21 ob. Kowale, dz. 17/23 AR. 21 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SU na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
601	08.05.2026	601	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
602	08.05.2026	602	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
603	08.05.2026	603	dz. 2/3 AR. 8 ob. Brochów, dz. 2/4 AR. 8 ob. Brochów, dz. 2/5 AR. 8 ob. Brochów, dz. 4/6 AR. 8 ob. Brochów, dz. 4/7 AR. 8 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
604	08.05.2026	604	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
605	10.05.2026	605	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicka oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
606	10.05.2026	606	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

607	09.05.2026	607	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
608	09.05.2026	608	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
609	09.05.2026	609	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
610	09.05.2026	610	dz. 216 AR. 26 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
611	10.05.2026	611	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
612	10.05.2026	612	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
613	10.05.2026	613	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

614	10.05.2026	614	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
615	10.05.2026	615	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
616	10.05.2026	616	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni na wskazanym obszarze, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
617	10.05.2026	617	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

618	10.05.2026	618	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 42 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
619	10.05.2026	619	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
620	10.05.2026	620	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
621	11.05.2026	621	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

622	08.05.2026	622	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
623	11.05.2026	623	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
624	07.05.2026	624	Osiedle Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
625	11.05.2026	625	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
626	09.05.2026	626	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
627	09.05.2026	627	dz. 216 AR. 26 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
628	08.05.2026	628	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
629	08.05.2026	629	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
630	08.05.2026	630	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

631	08.05.2026	631	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
632	08.05.2026	632	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
633	08.05.2026	633	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
634	07.05.2026	634	dz. 11/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 11/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/119 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/80 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
635	09.05.2026	635	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

636	09.05.2026	636	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
637	09.05.2026	637	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
638	09.05.2026	638	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
639	09.05.2026	639	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
640	09.05.2026	640	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

641	09.05.2026	641	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
642	09.05.2026	642	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
643	09.05.2026	643	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
644	06.05.2026	644	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
645	06.05.2026	645	dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/34 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/33 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/30 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/50 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
646	06.05.2026	646	dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/34 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/33 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/30 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/50 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
647	06.05.2026	647	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
648	06.05.2026	648	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

649	06.05.2026	649	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
650	06.05.2026	650	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
651	06.05.2026	651	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
652	06.05.2026	652	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
653	06.05.2026	653	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
654	06.05.2026	654	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
655	11.05.2026	655	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
656	11.05.2026	656	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
657	11.05.2026	657	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
658	11.05.2026	658	dz. 1/78 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/80 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/83 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/88 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/85 AR. 3 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
659	11.05.2026	659	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
660	11.05.2026	660	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
661	08.05.2026	661	dz. 68/13 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/10 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/12 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/15 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/2 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/4 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/6 AR. 6 ob. Ratyń, dz. 68/9 AR. 6 ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SU i SK, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
662	08.05.2026	662	dz. 71 AR. 2 ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
663	07.05.2026	663	dz. 6/46 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/47 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/50 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/51 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/52 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/53 AR. 16 ob. Karłowice, dz. 6/69 AR. 16 ob. Karłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

664	11.05.2026	664	dz. 3/1 AR. 23 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
665	11.05.2026	665	dz. 2/4 AR. 14 ob. Złotniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
666	11.05.2026	666	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
667	08.05.2026	667	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
668	09.05.2026	668	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
669	11.05.2026	669	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
670	09.05.2026	670	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
671	11.05.2026	671	dz. 49/5 AR. 11 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy usługowej ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
672	09.05.2026	672	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
673	11.05.2026	673	strefa 591SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
674	09.05.2026	674	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
675	09.05.2026	675	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

676	11.05.2026	676	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
677	11.05.2026	677	strefy 61SI, 39SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podziału strefy SI i wydzielenia strefy SN, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
678	11.05.2026	678	dz. 33/3 AR. 7 ob. Jarnołtów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
679	08.05.2026	679	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
680	08.05.2026	680	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

681	08.05.2026	681	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
682	08.05.2026	682	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
683	08.05.2026	683	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
684	08.05.2026	684	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
685	08.05.2026	685	dz. 15/2 AR. 12 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
686	09.05.2026	686	strefa 125SO	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
687	09.05.2026	687	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
688	09.05.2026	688	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
689	09.05.2026	689	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

690	09.05.2026	690	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
691	10.05.2026	691	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
692	11.05.2026	692	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
693	09.05.2026	693	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
694	05.05.2026	694	Osiedle Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
695	09.05.2026	695	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

696	10.05.2026	696	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
697	10.05.2026	697	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
698	10.05.2026	698	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
699	10.05.2026	699	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
700	10.05.2026	700	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
701	10.05.2026	701	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

702	10.05.2026	702	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
703	10.05.2026	703	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
704	11.05.2026	704	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
705	11.05.2026	705	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
706	11.05.2026	706	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
707	11.05.2026	707	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
708	11.05.2026	708	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
709	11.05.2026	709	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
710	11.05.2026	710	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
711	11.05.2026	711	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
712	11.05.2026	712	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

713	12.05.2026	713	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
714	12.05.2026	714	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
715	11.05.2026	715	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
716	11.05.2026	716	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
717	11.05.2026	717	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
718	11.05.2026	718	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
719	12.05.2026	719	dz. 16 AR. 15 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia zakresu merytorycznego, którego dotyczyła uwaga.
720	08.05.2026	720	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
721	08.05.2026	721	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
722	10.05.2026	722	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
723	10.05.2026	723	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
724	10.05.2026	724	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
725	10.05.2026	725	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

726	11.05.2026	726	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
727	11.05.2026	727	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
728	11.05.2026	728	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Otłaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
729	11.05.2026	729	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
730	11.05.2026	730	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
731	11.05.2026	731	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
732	11.05.2026	732	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
733	11.05.2026	733	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia funkcji mogących prowadzić do komercjalizacji terenu oraz ochrony relacji willa-ogród ulica i historycznego charakteru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

734	11.05.2026	734	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
735	11.05.2026	735	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
736	11.05.2026	736	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
737	11.05.2026	737	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
738	12.05.2026	738	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
739	12.05.2026	739	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
740	12.05.2026	740	dz. 40/6 AR. 20 ob. Klecina, dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
741	11.05.2026	741	dz. 2/218 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
742	11.05.2026	742	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
743	11.05.2026	743	strefa 2005SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

744	11.05.2026	744	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
745	11.05.2026	745	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
746	11.05.2026	746	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
747	11.05.2026	747	dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
748	09.05.2026	748	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
749	11.05.2026	749	dz. 33/2 AR. 33 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 33/2 AR. 33 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowo-usługowa, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
750	11.05.2026	750	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
751	11.05.2026	751	dz. 22/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 23/2 AR. 8 ob. Polanowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SU ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
752	12.05.2026	752	dz. 18 AR. 1 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanej w uwadze działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
753	12.05.2026	753	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

754	12.05.2026	754	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
755	11.05.2026	755	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
756	12.05.2026	756	dz. 30 AR. 10 ob. Kowale, dz. 31/4 AR. 10 ob. Kowale, dz. 31/2 AR. 10 ob. Kowale, dz. 31/1 AR. 10 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
757	12.05.2026	757	dz. 12/2 AR. 6 ob. Świniary	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
758	11.05.2026	758	dz. 4/2 AR. 8 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
759	12.05.2026	759	dz. 31/6 AR. 27 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU, SP oraz przeznaczenia teren usług, teren handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
760	12.05.2026	760	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
761	08.05.2026	761	dz. 44 AR. 3 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
762	08.05.2026	762	dz. 2/1 AR. 20 ob. Wojszyce, dz. 2/5 AR. 20 ob. Wojszyce, dz. 2/6 AR. 20 ob. Wojszyce, dz. 2/16 AR. 20 ob. Wojszyce, dz. 77/5 AR. 12 ob. Wojszyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy, ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
763	05.05.2026	763	dz. 8 AR. 19 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
764	12.05.2026	764	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

765	12.05.2026	765	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
766	12.05.2026	766	strefy 44SK, 66SW, 60SW, 62SW, 81SK, 97SI	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia w planie ogólnym Alei Śródmieścia Południowego, ponieważ jest to strefa zabezpieczająca korytarz pod rozwój komunikacji tramwajowej i drogowej oraz należy do najważniejszych śródmiejskich połączeń drogowych, które umożliwią prowadzenie obsługi śródmieścia z ominięciem historycznego centrum. Umożliwia także wprowadzenie nowego połączenia tramwajowego o charakterze łącznikowym pomiędzy głównymi korytarzami promienistymi. Szerokość strefy wyznaczono na bazie obowiązującego planu miejscowego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wymienionych stref komunikacyjnych na strefy zieleni i rekreacji z maksymalną wysokością zabudowy 4 metry, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W strefach komunikacyjnych zieleń dopuszczona jest w profilu dodatkowym. Nie uwzględniono w zakresie włączenia stref 60SW i 62SW do strefy 66SW, połączono je jednak w jedną strefę, tak aby w całości objąć nią budynek znajdujący się przy Jantarowej 18A-K. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wyznaczenie na terenie Przedszkola nr 52 strefy zieleni o maksymalnej wysokości zabudowy 4 m oraz strefy usługowej z maksymalną wysokością zabudowy 18 m.
767	12.05.2026	767	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
768	12.05.2026	768	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
769	12.05.2026	769	dz. 15/2 AR. 16 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dodania dla terenu przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wraz z towarzyszącymi usługami oraz zielenią urządzoną lub zabudowa wielorodzinna o niskiej intensywności ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
770	12.05.2026	770	dz. 50/2 AR. 28 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia usługi turystyki, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
771	12.05.2026	771	dz. 23/1 AR. 18 ob. Gaj, dz. 24/1 AR. 18 ob. Gaj, dz. 24/2 AR. 18 ob. Gaj, dz. 24/3 AR. 18 ob. Gaj, dz. 23/2 AR. 18 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SC, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
772	12.05.2026	772	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
773	12.05.2026	773	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

774	12.05.2026	774	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
775	12.05.2026	775	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
776	12.05.2026	776	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
777	12.05.2026	777	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
778	12.05.2026	778	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
779	12.05.2026	779	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
780	12.05.2026	780	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
781	12.05.2026	781	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
782	12.05.2026	782	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
783	12.05.2026	783	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
784	12.05.2026	784	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
785	12.05.2026	785	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

786	12.05.2026	786	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
787	12.05.2026	787	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
788	12.05.2026	788	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
789	12.05.2026	789	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
790	12.05.2026	790	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
791	12.05.2026	791	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
792	12.05.2026	792	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
793	12.05.2026	793	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
794	12.05.2026	794	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
795	12.05.2026	795	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
796	12.05.2026	796	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
797	12.05.2026	797	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
798	12.05.2026	798	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
799	12.05.2026	799	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
800	12.05.2026	800	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
801	12.05.2026	801	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
802	12.05.2026	802	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
803	12.05.2026	803	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

804	12.05.2026	804	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
805	12.05.2026	805	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
806	12.05.2026	806	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
807	12.05.2026	807	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
808	12.05.2026	808	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
809	12.05.2026	809	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
810	12.05.2026	810	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie na części wnioskowanego obszaru uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
811	12.05.2026	811	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
812	12.05.2026	812	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
813	13.05.2026	813	dz. 11/4 AR. 19 ob. Popowice, dz. 11/22 AR. 19 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
814	13.05.2026	814	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
815	12.05.2026	815	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
816	12.05.2026	816	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
817	12.05.2026	817	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
818	12.05.2026	818	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
819	12.05.2026	819	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
820	12.05.2026	820	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

821	12.05.2026	821	dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
822	12.05.2026	822	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
823	12.05.2026	823	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
824	12.05.2026	824	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
825	12.05.2026	825	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
826	12.05.2026	826	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
827	12.05.2026	827	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
828	13.05.2026	828	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

829	12.05.2026	829	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
830	12.05.2026	830	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
831	12.05.2026	831	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
832	12.05.2026	832	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
833	12.05.2026	833	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
834	12.05.2026	834	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
835	12.05.2026	835	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
836	12.05.2026	836	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
837	12.05.2026	837	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
838	12.05.2026	838	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
839	12.05.2026	839	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
840	12.05.2026	840	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
841	12.05.2026	841	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
842	12.05.2026	842	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
843	12.05.2026	843	teren zieleni w rejonie ul. Jaracza, Bacha i Wyszyńskiego	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
844	12.05.2026	844	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
845	12.05.2026	845	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
846	12.05.2026	846	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
847	12.05.2026	847	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
848	12.05.2026	848	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.

849	12.05.2026	849	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
850	12.05.2026	850	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
851	12.05.2026	851	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
852	12.05.2026	852	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
853	12.05.2026	853	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
854	12.05.2026	854	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
855	12.05.2026	855	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
856	12.05.2026	856	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
857	12.05.2026	857	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
858	12.05.2026	858	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
859	12.05.2026	859	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
860	12.05.2026	860	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
861	12.05.2026	861	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
862	12.05.2026	862	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
863	12.05.2026	863	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
864	12.05.2026	864	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
865	12.05.2026	865	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

866	12.05.2026	866	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
867	12.05.2026	867	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
868	12.05.2026	868	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
869	12.05.2026	869	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
870	12.05.2026	870	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
871	12.05.2026	871	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
872	12.05.2026	872	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
873	12.05.2026	873	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
874	12.05.2026	874	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
875	12.05.2026	875	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
876	12.05.2026	876	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
877	12.05.2026	877	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
878	12.05.2026	878	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
879	12.05.2026	879	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
880	12.05.2026	880	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
881	12.05.2026	881	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
882	12.05.2026	882	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

883	12.05.2026	883	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
884	12.05.2026	884	dz. 9/3 AR. 30 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 13 ob. Swojczyce, dz. 3 AR. 13 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego. Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z budowy/ przedłużenia innych dróg o niższej klasie ze względu na zbyt dużą szczegółowość oraz brak odniesień w POG do kwestii realizacyjnych inwestycji drogowych.
885	12.05.2026	885	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
886	12.05.2026	886	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
887	12.05.2026	887	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
888	12.05.2026	888	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
889	13.05.2026	889	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
890	12.05.2026	890	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

891	12.05.2026	891	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
892	12.05.2026	892	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
893	13.05.2026	893	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
894	12.05.2026	894	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
895	13.05.2026	895	dz. 10/53 AR. 3 ob. Kleczków	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
896	13.05.2026	896	dz. 10/52 AR. 3 ob. Kleczków	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
897	13.05.2026	897	dz. 10/107 AR. 3 ob. Kleczków, dz. 10/108 AR. 3 ob. Kleczków, dz. 10/93 AR. 3 ob. Kleczków, dz. 10/94 AR. 3 ob. Kleczków	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
898	13.05.2026	898	dz. 10/38 AR. 3 ob. Kleczków	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
899	12.05.2026	899	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
900	12.05.2026	900	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
901	12.05.2026	901	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
902	12.05.2026	902	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
903	12.05.2026	903	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
904	12.05.2026	904	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
905	12.05.2026	905	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
906	12.05.2026	906	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
907	12.05.2026	907	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
908	12.05.2026	908	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
909	12.05.2026	909	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

910	12.05.2026	910	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
911	12.05.2026	911	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
912	12.05.2026	912	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
913	13.05.2026	913	dz. 9/3 AR. 30 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 13 ob. Swojczyce, dz. 3 AR. 13 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego. Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z budowy/ przedłużenia innych dróg o niższej klasie ze względu na zbyt dużą szczegółowość oraz brak odniesień w POG do kwestii realizacyjnych inwestycji drogowych.
914	13.05.2026	914	dz. 18 AR. 1 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanej w uwadze działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
915	13.05.2026	915	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
916	13.05.2026	916	dz. 24/1 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
917	13.05.2026	917	dz. 24/1 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
918	12.05.2026	918	dz. 7/5 AR. 5 ob. Klecina	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
919	12.05.2026	919	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
920	12.05.2026	920	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
921	13.05.2026	921	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
922	11.05.2026	922	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
923	12.05.2026	923	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

924	12.05.2026	924	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
925	12.05.2026	925	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
926	12.05.2026	926	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
927	12.05.2026	927	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
928	12.05.2026	928	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
929	12.05.2026	929	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
930	12.05.2026	930	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
931	12.05.2026	931	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
932	12.05.2026	932	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
933	12.05.2026	933	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
934	12.05.2026	934	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
935	12.05.2026	935	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
936	12.05.2026	936	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
937	12.05.2026	937	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
938	12.05.2026	938	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
939	12.05.2026	939	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
940	12.05.2026	940	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

941	12.05.2026	941	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
942	12.05.2026	942	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
943	12.05.2026	943	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
944	12.05.2026	944	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
945	12.05.2026	945	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
946	12.05.2026	946	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
947	13.05.2026	947	dz. 215 AR. 11 ob. Poświętne, dz. 216 AR. 11 ob. Poświętne, dz. 217/1 AR. 11 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
948	12.05.2026	948	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
949	12.05.2026	949	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
950	12.05.2026	950	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
951	12.05.2026	951	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
952	12.05.2026	952	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
953	12.05.2026	953	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
954	12.05.2026	954	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
955	12.05.2026	955	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
956	12.05.2026	956	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
957	12.05.2026	957	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

958	12.05.2026	958	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
959	12.05.2026	959	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
960	12.05.2026	960	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
961	13.05.2026	961	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
962	13.05.2026	962	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
963	13.05.2026	963	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
964	13.05.2026	964	dz. 11/1 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/2 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/3 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/5 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/6 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/7 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/8 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/9 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/10 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/11 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
965	13.05.2026	965	dz. 15 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
966	13.05.2026	966	dz. 15 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
967	12.05.2026	967	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
968	12.05.2026	968	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
969	12.05.2026	969	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
970	12.05.2026	970	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
971	12.05.2026	971	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
972	12.05.2026	972	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
973	12.05.2026	973	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
974	12.05.2026	974	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
975	12.05.2026	975	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
976	12.05.2026	976	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

977	12.05.2026	977	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
978	12.05.2026	978	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
979	12.05.2026	979	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
980	12.05.2026	980	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
981	12.05.2026	981	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
982	12.05.2026	982	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
983	12.05.2026	983	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
984	13.05.2026	984	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
985	12.05.2026	985	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
986	12.05.2026	986	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
987	13.05.2026	987	dz. 13 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
988	12.05.2026	988	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
989	12.05.2026	989	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
990	13.05.2026	990	dz. 10 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
991	12.05.2026	991	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
992	12.05.2026	992	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
993	12.05.2026	993	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
994	12.05.2026	994	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

995	12.05.2026	995	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
996	12.05.2026	996	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
997	13.05.2026	997	dz. 11/1 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/2 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/3 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/5 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/6 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/7 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/8 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/9 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/10 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 11/11 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
998	12.05.2026	998	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
999	12.05.2026	999	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1000	12.05.2026	1000	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1001	12.05.2026	1001	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1002	13.05.2026	1002	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
1003	12.05.2026	1003	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1004	12.05.2026	1004	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1005	12.05.2026	1005	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1006	13.05.2026	1006	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1007	13.05.2026	1007	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

1008	13.05.2026	1008	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1009	12.05.2026	1009	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1010	12.05.2026	1010	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1011	12.05.2026	1011	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1012	12.05.2026	1012	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1013	13.05.2026	1013	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1014	13.05.2026	1014	dz. 10/1 AR. 32 ob. Żerniki, dz. 10/2 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1015	13.05.2026	1015	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1016	13.05.2026	1016	dz. 19/1 AR. 11 ob. Leśnica	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1017	13.05.2026	1017	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1018	13.05.2026	1018	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1019	13.05.2026	1019	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1020	13.05.2026	1020	dz. 7/1 AR. 11 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1021	13.05.2026	1021	dz. 7/2 AR. 11 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1022	13.05.2026	1022	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1023	13.05.2026	1023	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1024	13.05.2026	1024	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1025	13.05.2026	1025	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1026	13.05.2026	1026	dz. 10/1 AR. 32 ob. Żerniki, dz. 10/2 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1027	13.05.2026	1027	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1028	13.05.2026	1028	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1029	13.05.2026	1029	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1030	13.05.2026	1030	dz. 7/1 AR. 11 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1031	14.05.2026	1031	dz. 26/3 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, oznaczoną w planie ogólnym jako SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1032	14.05.2026	1032	dz. 26/3 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, oznaczoną w planie ogólnym jako SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1033	14.05.2026	1033	dz. 26/3 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, oznaczoną w planie ogólnym jako SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1034	13.05.2026	1034	dz. 33 AR. 2 ob. Żerniki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1035	13.05.2026	1035	dz. 32 AR. 2 ob. Żerniki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1036	12.05.2026	1036	strefa 61SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podziału wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI i wydzielenia na jej części strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa SI jest niezbędna na cele związane z integracją różnych środków transportu w rejonie dworca Wrocław Brochów, który jest najważniejszym węzłem przesiadkowym kolejowym w obszarze osiedla Brochów. Sporządzona koncepcja parkingu P&R w dużym stopniu zachowuje drzewostan istniejący na działkach 1/7 i 1/3 AR-28 obręb Brochów.

1037	13.05.2026	1037	dz. 18 AR. 1 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanej w uwadze działki na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1038	13.05.2026	1038	dz. 101 AR. 9 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1039	13.05.2026	1039	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1040	13.05.2026	1040	dz. 38/7 AR. 17 ob. Maślice, dz. 38/8 AR. 17 ob. Maślice, dz. 38/9 AR. 17 ob. Maślice, dz. 38/10 AR. 17 ob. Maślice; dz. 41 AR. 15 ob. Maślice, dz. 13/4 AR. 19 ob. Maślice, dz. 14/4 AR. 19 ob. Maślice, dz. 19/1 AR. 19 ob. Maślice, dz. 22 AR. 19 ob. Maślice, dz. 20/1 AR. 19 ob. Maślice, dz. 23/2 AR. 19 ob. Maślice, dz. 24/1 AR. 19 ob. Maślice, dz. 27/9 AR. 19 ob. Maślice; dz. 55/9 AR. 3 ob. Pilczyce; dz. 77/1 AR. 13 ob. Maślice; strefy 1661SW, 3442SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1041	13.05.2026	1041	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1042	13.05.2026	1042	dz. 157/1 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 157/2 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1043	13.05.2026	1043	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1044	13.05.2026	1044	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1045	13.05.2026	1045	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1046	13.05.2026	1046	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1047	13.05.2026	1047	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1048	13.05.2026	1048	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1049	13.05.2026	1049	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1050	13.05.2026	1050	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1051	13.05.2026	1051	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

1052	13.05.2026	1052	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1053	13.05.2026	1053	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1054	13.05.2026	1054	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1055	13.05.2026	1055	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1056	13.05.2026	1056	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1057	13.05.2026	1057	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1058	13.05.2026	1058	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1059	14.05.2026	1059	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1060	14.05.2026	1060	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1061	13.05.2026	1061	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

1062	13.05.2026	1062	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1063	13.05.2026	1063	dz. 40/4 AR. 2 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1064	04.05.2026	1064	dz. 3/10 AR. 10 ob. Klecina, strefy SJ i SW na osiedlu Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia wysokości zabudowy ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu najmu i usług hotelarskich ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1065	04.05.2026	1065	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1066	30.04.2026	1066	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1067	04.05.2026	1067	dz. 30 AR. 14 ob. Klecina, dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1068	14.05.2026	1068	strefa 1823SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1069	14.05.2026	1069	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1070	14.05.2026	1070	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1071	14.05.2026	1071	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1072	14.05.2026	1072	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1073	14.05.2026	1073	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1074	14.05.2026	1074	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1075	14.05.2026	1075	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1076	14.05.2026	1076	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1077	14.05.2026	1077	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1078	14.05.2026	1078	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1079	14.05.2026	1079	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1080	14.05.2026	1080	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1081	14.05.2026	1081	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1082	14.05.2026	1082	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1083	14.05.2026	1083	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1084	14.05.2026	1084	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1085	14.05.2026	1085	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1086	12.05.2026	1086	strefa 10SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK i wydzielenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Strefa ta jest rezerwą dla ważnego połączenia równoleżnikowego pozwalającego na spięcie osiedli Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów. Połączenie to jest kluczowe także dla rozwijania komunikacji zbiorowej pomiędzy osiedlami.
1087	13.05.2026	1087	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1088	13.05.2026	1088	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1089	14.05.2026	1089	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1090	14.05.2026	1090	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1091	14.05.2026	1091	dz. 26 AR. 13 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1092	12.05.2026	1092	strefa 142SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.

1093	12.05.2026	1093	dz. 15/6 AR. 21 ob. Brochów, dz. 15/8 AR. 21 ob. Brochów, dz. 16 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/5 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/7 AR. 21 ob. Brochów, dz. 13/9 AR. 21 ob. Brochów, dz. 9/3 AR. 21 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1094	14.05.2026	1094	dz. 48 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 43/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1095	13.05.2026	1095	dz. 20/4 AR. 19 ob. Karłowice, dz. 20/5 AR. 19 ob. Karłowice, dz. 20/6 AR. 19 ob. Karłowice, dz. 23/3 AR. 18 ob. Karłowice, dz. 23/4 AR. 18 ob. Karłowice, dz. 23/5 AR. 18 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazane działki znajdują się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1096	12.05.2026	1096	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1097	12.05.2026	1097	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1098	12.05.2026	1098	dz. 10 AR. 10 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
1099	12.05.2026	1099	dz. 10 AR. 10 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
1100	12.05.2026	1100	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1101	12.05.2026	1101	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1102	12.05.2026	1102	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1103	12.05.2026	1103	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1104	12.05.2026	1104	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1105	12.05.2026	1105	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1106	12.05.2026	1106	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
1107	14.05.2026	1107	dz. 40/4 AR. 2 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1108	14.05.2026	1108	dz. 40/4 AR. 2 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1109	14.05.2026	1109	Obszaru kolejowego w rejonie Al. Armii Krajowej i ul. Krakowskiej	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1110	14.05.2026	1110	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1111	14.05.2026	1111	dz. 6/2 AR. 3 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

1112	14.05.2026	1112	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1113	14.05.2026	1113	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1114	14.05.2026	1114	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1115	13.05.2026	1115	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
1116	13.05.2026	1116	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
1117	13.05.2026	1117	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
1118	13.05.2026	1118	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.
1119	13.05.2026	1119	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1120	13.05.2026	1120	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

1121	13.05.2026	1121	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1122	13.05.2026	1122	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1123	14.05.2026	1123	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1124	14.05.2026	1124	dz. 36 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1125	12.05.2026	1125	dz. 15/6 AR. 21 ob. Brochów, dz. 15/8 AR. 21 ob. Brochów, dz. 16 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/5 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/7 AR. 21 ob. Brochów, dz. 13/9 AR. 21 ob. Brochów, dz. 9/3 AR. 21 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1126	12.05.2026	1126	strefa 142SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1127	14.05.2026	1127	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1128	14.05.2026	1128	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1129	14.05.2026	1129	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1130	14.05.2026	1130	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1131	14.05.2026	1131	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1132	14.05.2026	1132	dz. 47 AR. 4 ob. Złotniki, dz. 1/19 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 1/6 AR. 9 ob. Muchobór Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SI ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskzanego obszaru, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1133	14.05.2026	1133	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1134	14.05.2026	1134	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1135	14.05.2026	1135	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1136	14.05.2026	1136	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
1137	14.05.2026	1137	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1138	14.05.2026	1138	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1139	14.05.2026	1139	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1140	14.05.2026	1140	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1141	14.05.2026	1141	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1142	14.05.2026	1142	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1143	14.05.2026	1143	dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 14 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1144	14.05.2026	1144	dz. 45/3 AR. 4 ob. Księże Małe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmniejszenia wysokości zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1145	14.05.2026	1145	dz. 12/3 AR. 12 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1146	13.05.2026	1146	dz. 15/1 AR. 12 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej obowiązujące dokumenty planistyczne, uwarunkowania przestrzenne i kierunki przekształceń. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP.
1147	14.05.2026	1147	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1148	14.05.2026	1148	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

1149	15.05.2026	1149	dz. 17/8 AR. 18 ob. Widawa	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia uzupełniającego zabudowa mieszkaniowa ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej obowiązujące dokumenty planistyczne, uwarunkowania przestrzenne i kierunki przekształceń. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1150	15.05.2026	1150	dz. 53/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1151	15.05.2026	1151	dz. 32 AR. 22 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1152	14.05.2026	1152	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1153	14.05.2026	1153	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1154	14.05.2026	1154	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1155	14.05.2026	1155	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1156	15.05.2026	1156	dz. 6/4 AR. 22 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SW na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1157	15.05.2026	1157	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1158	14.05.2026	1158	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1159	14.05.2026	1159	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1160	14.05.2026	1160	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1161	15.05.2026	1161	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1162	15.05.2026	1162	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1163	15.05.2026	1163	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1164	15.05.2026	1164	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
1165	15.05.2026	1165	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1166	15.05.2026	1166	dz. 47/3 AR. 3 ob. Zakrzów, dz. 34 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1167	15.05.2026	1167	dz. 57 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1168	15.05.2026	1168	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1169	14.05.2026	1169	dz. 15/18 AR. 14 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1170	15.05.2026	1170	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1171	08.05.2026	1171	dz. 58/1 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 35 AR. 9 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na z rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1172	14.05.2026	1172	dz. 9/7 AR. 8 ob. Marszowice, dz. 9/6 AR. 8 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1173	14.05.2026	1173	dz. 15/12 AR. 14 ob. Marszowice, dz. 15/3 AR. 14 ob. Marszowice, dz. 14/5 AR. 14 ob. Marszowice, dz. 15/17 AR. 14 ob. Marszowice, dz. 15/18 AR. 14 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1174	12.05.2026	1174	dz. 14 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 32/2 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna lub zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

1175	15.05.2026	1175	dz. 24 AR. 1 ob. Bartoszowice, dz. 25 AR. 1 ob. Bartoszowice, dz. 26 AR. 1 ob. Bartoszowice, dz. 86 AR. 1 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami oraz ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1176	14.05.2026	1176	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1177	14.05.2026	1177	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1178	14.05.2026	1178	dz. 6/10 AR. 11 ob. Maślice, dz. 6/13 AR. 11 ob. Maślice, dz. 6/15 AR. 11 ob. Maślice, dz. 7/5 AR. 11 ob. Maślice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1179	14.05.2026	1179	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1180	14.05.2026	1180	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
1181	15.05.2026	1181	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1182	15.05.2026	1182	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1183	14.05.2026	1183	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

1184	14.05.2026	1184	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1185	14.05.2026	1185	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1186	14.05.2026	1186	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1187	14.05.2026	1187	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1188	14.05.2026	1188	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1189	14.05.2026	1189	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1190	15.05.2026	1190	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1191	15.05.2026	1191	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1192	15.05.2026	1192	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1193	15.05.2026	1193	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1194	15.05.2026	1194	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

1195	15.05.2026	1195	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1196	15.05.2026	1196	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1197	14.05.2026	1197	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1198	14.05.2026	1198	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1199	15.05.2026	1199	dz. 4/2 AR. 19 ob. Osobowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1200	15.05.2026	1200	dz. 47/1 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1201	15.05.2026	1201	dz. 54/1 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1202	15.05.2026	1202	dz. 51 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 41/1 AR. 11 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1203	15.05.2026	1203	dz. 56/2 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1204	15.05.2026	1204	dz. 16 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1205	15.05.2026	1205	dz. 10 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1206	15.05.2026	1206	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1207	15.05.2026	1207	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1208	15.05.2026	1208	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1209	15.05.2026	1209	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

1210	15.05.2026	1210	dz. 2/1 AR. 17 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia usług w parterze budynku, ustalenia nachylenia połaci dachowych, wskaźnika miejsc postojowych dla samochodów i rowerów, linii zabudowy oraz zadrzewiania i obowiązku wykonania nasadzeń ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1211	15.05.2026	1211	dz. 7/2 AR. 21 ob. Popowice (ul. Strzegomska 47)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rozwiązań parkingowych i komunikacyjnych, elastycznego kształtowania powiązań pieszych, pieszo-jezdnych i wewnętrznego układu komunikacyjnego oraz zachowania elastyczności w zakresie realizacji powierzchni biologicznie czynnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SU, dopuszczającej funkcję szkolnictwa wyższego i nauki i badań oraz funkcje towarzyszące niezbędne dla kampusu uczelni wyższej, podwyższenie maksymalnego udziału powierzchni zabudowy, a także zachowanie pozostałych parametrów zabudowy.
1212	14.05.2026	1212	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1213	08.05.2026	1213	dz. 14/7 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 14/8 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 14/10 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 14/12 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 14/13 AR. 14 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW na całym wnioskowanym terenie ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1214	15.05.2026	1214	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1215	15.05.2026	1215	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1216	15.05.2026	1216	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1217	15.05.2026	1217	dz. 27 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1218	15.05.2026	1218	dz. 3/1 AR. 9 ob. Poświętne, dz. 3/2 AR. 9 ob. Poświętne	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1219	15.05.2026	1219	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1220	15.05.2026	1220	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1221	15.05.2026	1221	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1222	15.05.2026	1222	dz. 19/2 AR. 17 ob. Pawłowice, dz. 20/2 AR. 17 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie dopuszczenia na wskazanych działkach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1223	15.05.2026	1223	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1224	15.05.2026	1224	dz. 1/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1225	15.05.2026	1225	dz. 4/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1226	15.05.2026	1226	dz. 61 AR. 33 ob. Stare Miasto, dz. 37/28 AR. 33 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany planu ogólnego poprzez przeznaczenie działki na wskazane w uwadze szczegółowe przeznaczenia terenu - strefa SW dopuszcza wszystkie wskazane w uwadze funkcje. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1227	15.05.2026	1227	dz. 83/12 AR. 16 ob. Pilczyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.

1228	15.05.2026	1228	dz. 3/17 AR. 28 ob. Grabiszyn, dz. 3/18 AR. 28 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1229	15.05.2026	1229	dz. 2/1 AR. 15 ob. Pilczyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
1230	15.05.2026	1230	dz. 17/2 AR. 9 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
1231	15.05.2026	1231	dz. 23/10 AR. 25 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany planu ogólnego poprzez przeznaczenie działki na wskazane w uwadze szczegółowe przeznaczenia terenu - strefa SW dopuszcza wszystkie wskazane w uwadze funkcje. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1232	15.05.2026	1232	dz. 129/2 AR. 17 ob. Stabłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
1233	15.05.2026	1233	dz. 84/6 AR. 11 ob. Stabłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
1234	15.05.2026	1234	dz. 23/1 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany planu ogólnego poprzez przeznaczenie działki na wskazane w uwadze szczegółowe przeznaczenia terenu - strefa SW dopuszcza wszystkie wskazane w uwadze funkcje. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1235	15.05.2026	1235	dz. 21/2 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany planu ogólnego poprzez przeznaczenie działki na wskazane w uwadze szczegółowe przeznaczenia terenu - strefa SW dopuszcza wszystkie wskazane w uwadze funkcje. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1236	15.05.2026	1236	dz. 109 AR. 4 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych we wniosku przeznaczeń, ponieważ strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1237	15.05.2026	1237	dz. 12 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie oraz zachowanie parametrów zabudowy.
1238	15.05.2026	1238	dz. 10/4 AR. 2 ob. Borek	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie oraz poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1239	15.05.2026	1239	dz. 25 AR. 20 ob. Klecina	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenia.
1240	17.05.2026	1240	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1241	17.05.2026	1241	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1242	17.05.2026	1242	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1243	17.05.2026	1243	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1244	17.05.2026	1244	dz. 16/24 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 14/9 AR. 5 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1245	17.05.2026	1245	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

1246	17.05.2026	1246	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1247	17.05.2026	1247	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1248	17.05.2026	1248	dz. 95 AR. 1 ob. Biskupin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1249	17.05.2026	1249	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1250	17.05.2026	1250	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

1251	17.05.2026	1251	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1252	17.05.2026	1252	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1253	17.05.2026	1253	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1254	17.05.2026	1254	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1255	17.05.2026	1255	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1256	17.05.2026	1256	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1257	17.05.2026	1257	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1258	17.05.2026	1258	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1259	17.05.2026	1259	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1260	17.05.2026	1260	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1261	17.05.2026	1261	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1262	17.05.2026	1262	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1263	17.05.2026	1263	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1264	17.05.2026	1264	dz. 7/6 AR. 5 ob. Klecina	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1265	17.05.2026	1265	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1266	17.05.2026	1266	dz. 58 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/9 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/10 AR. 25 ob. Brochów, dz. ½ AR. 7 ob. Bieńkowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SI na działce nr 58 oraz części działki 1/2, AM25, obręb Brochów ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1267	17.05.2026	1267	dz. 226/3 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/4 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/5 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/6 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/7 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/8 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/9 AR. 25 ob. Brochów, dz. 226/10 AR. 25 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią.
1268	18.05.2026	1268	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

1269	17.05.2026	1269	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1270	18.05.2026	1270	dz. 23/3 AR. 20 ob. Psie Pole, dz. 24/12 AR. 20 ob. Psie Pole, dz. 25/17 AR. 20 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1271	18.05.2026	1271	dz. 9 AR. 6 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie umożliwienia realizacji zabudowy mieszkaniowej lub usługowej, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1272	18.05.2026	1272	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1273	18.05.2026	1273	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1274	18.05.2026	1274	dz. 3 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1275	17.05.2026	1275	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1276	17.05.2026	1276	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1277	17.05.2026	1277	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1278	17.05.2026	1278	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1279	17.05.2026	1279	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1280	17.05.2026	1280	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1281	17.05.2026	1281	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1282	17.05.2026	1282	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1283	17.05.2026	1283	strefa 68SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1284	17.05.2026	1284	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

1285	17.05.2026	1285	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1286	17.05.2026	1286	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1287	17.05.2026	1287	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1288	17.05.2026	1288	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1289	17.05.2026	1289	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, która z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1290	17.05.2026	1290	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1291	17.05.2026	1291	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1292	17.05.2026	1292	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1293	17.05.2026	1293	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1294	17.05.2026	1294	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1295	15.05.2026	1295	ul. Uraska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1296	15.05.2026	1296	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1297	15.05.2026	1297	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

1298	15.05.2026	1298	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1299	17.05.2026	1299	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1300	17.05.2026	1300	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1301	17.05.2026	1301	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1302	16.05.2026	1302	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1303	16.05.2026	1303	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1304	17.05.2026	1304	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1305	15.05.2026	1305	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1306	15.05.2026	1306	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
1307	15.05.2026	1307	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1308	15.05.2026	1308	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1309	15.05.2026	1309	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1310	15.05.2026	1310	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1311	15.05.2026	1311	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

1312	15.05.2026	1312	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
1313	15.05.2026	1313	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1314	15.05.2026	1314	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
1315	15.05.2026	1315	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1316	15.05.2026	1316	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1317	18.05.2026	1317	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1318	18.05.2026	1318	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1319	15.05.2026	1319	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1320	15.05.2026	1320	dz. 5/5 AR. 3 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1321	18.05.2026	1321	dz. 4/1 AR. 8 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią.
1322	18.05.2026	1322	dz. 4/1 AR. 8 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1323	15.05.2026	1323	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

1324	15.05.2026	1324	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1325	15.05.2026	1325	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1326	15.05.2026	1326	strefa 4091SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1327	15.05.2026	1327	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1328	15.05.2026	1328	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

1329	16.05.2026	1329	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1330	16.05.2026	1330	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1331	17.05.2026	1331	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1332	17.05.2026	1332	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

1333	17.05.2026	1333	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1334	17.05.2026	1334	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1335	17.05.2026	1335	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1336	18.05.2026	1336	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1337	17.05.2026	1337	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1338	17.05.2026	1338	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/9 AR. 22 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/9 AR. 23 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1339	17.05.2026	1339	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1340	18.05.2026	1340	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1341	18.05.2026	1341	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1342	18.05.2026	1342	dz. 6/34 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/20 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/33 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/48 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy wielofunkcyjnej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1343	18.05.2026	1343	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

1344	18.05.2026	1344	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1345	18.05.2026	1345	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1346	18.05.2026	1346	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1347	18.05.2026	1347	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1348	18.05.2026	1348	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1349	18.05.2026	1349	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1350	18.05.2026	1350	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1351	18.05.2026	1351	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1352	18.05.2026	1352	dz. 7 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1353	18.05.2026	1353	dz. 7 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1354	18.05.2026	1354	dz. 3/2 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
1355	18.05.2026	1355	dz. 3/11 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 3/25 AR. 6 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1356	17.05.2026	1356	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1357	16.05.2026	1357	dz. 3/42 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/46 AR. 9 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji, równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1358	17.05.2026	1358	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1359	16.05.2026	1359	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1360	18.05.2026	1360	dz. 1/97 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/46 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/99 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/102 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/107 AR. 3 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1361	18.05.2026	1361	dz. 4/4 AR. 2 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW i umożliwienie zabudowy wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1362	16.05.2026	1362	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1363	18.05.2026	1363	dz. 8/32 AR. 15 ob. Popowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1364	18.05.2026	1364	dz. 8/31 AR. 15 ob. Popowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1365	15.05.2026	1365	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1366	16.05.2026	1366	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1367	16.05.2026	1367	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1368	16.05.2026	1368	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1369	17.05.2026	1369	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.

1370	17.05.2026	1370	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1371	18.05.2026	1371	dz. 14/3 AR. 11 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1372	18.05.2026	1372	dz. 14/3 AR. 11 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1373	18.05.2026	1373	dz. 12 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren usług ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1374	17.05.2026	1374	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1375	17.05.2026	1375	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1376	17.05.2026	1376	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. zieleni i rekreacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1377	16.05.2026	1377	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1378	16.05.2026	1378	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.

1379	17.05.2026	1379	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1380	17.05.2026	1380	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1381	17.05.2026	1381	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1382	16.05.2026	1382	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1383	18.05.2026	1383	dz. 5/5 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 5/6 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 5/8 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 7/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 7/2 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 8 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 9 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa usługowa, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
1384	18.05.2026	1384	dz. 11/1 AR. 5 ob. Żar	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SJ lub SZ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

1385	17.05.2026	1385	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
1386	17.05.2026	1386	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1387	17.05.2026	1387	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1388	17.05.2026	1388	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1389	15.05.2026	1389	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1390	15.05.2026	1390	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1391	18.05.2026	1391	dz. 9 AR. 9 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1392	18.05.2026	1392	dz. 7 AR. 4 ob. Pawłowice, dz. 8 AR. 4 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1393	17.05.2026	1393	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

1394	18.05.2026	1394	dz. 7/1 AR. 12 ob. Jerzmanowo, dz. 7/2 AR. 12 ob. Jerzmanowo, dz. 7/3 AR. 12 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1395	18.05.2026	1395	dz. 75 AR. 9 ob. Wojszyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1396	18.05.2026	1396	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1397	18.05.2026	1397	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1398	18.05.2026	1398	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1399	18.05.2026	1399	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1400	18.05.2026	1400	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1401	18.05.2026	1401	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia zakresu merytorycznego, którego dotyczyła uwaga.
1402	18.05.2026	1402	dz. 13/1 AR. 36 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1403	18.05.2026	1403	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1404	18.05.2026	1404	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1405	18.05.2026	1405	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1406	18.05.2026	1406	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1407	18.05.2026	1407	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1408	18.05.2026	1408	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1409	18.05.2026	1409	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1410	18.05.2026	1410	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1411	18.05.2026	1411	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1412	18.05.2026	1412	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1413	18.05.2026	1413	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1414	18.05.2026	1414	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1415	18.05.2026	1415	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1416	19.05.2026	1416	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

1417	19.05.2026	1417	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1418	19.05.2026	1418	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1419	19.05.2026	1419	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1420	19.05.2026	1420	dz. 15/11 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/12 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/13 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/14 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/15 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/16 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/17 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/18 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/21 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/22 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/24 AR. 15 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia maksymalnej wysokości zabudowy do 15 kondygnacji nadziemnych ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1421	18.05.2026	1421	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1422	18.05.2026	1422	strefa 90SK na Osiedlu Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1423	19.05.2026	1423	strefy 3442SW, 1641SW, 3578SJ, 1578SW, 1573SW, 1608SW, 1878SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna na teren usług i teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Wymienione funkcje są dopuszczone w ramach wyznaczonej strefy planistycznej SW. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1424	19.05.2026	1424	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1425	19.05.2026	1425	dz. 19/7 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa jednorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1426	15.05.2026	1426	dz. 11/1 AR. 11 ob. Widawa, dz. 11/2 AR. 11 ob. Widawa, dz. 11/3 AR. 11 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy wielofunkcyjnej z zabudową rekreacyjną/usługową, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1427	18.05.2026	1427	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1428	18.05.2026	1428	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1429	19.05.2026	1429	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1430	19.05.2026	1430	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1431	19.05.2026	1431	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1432	19.05.2026	1432	strafa 39SI, AR. 3 ob. Strachowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa jednorodzinna oraz strefy SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zakazu lokalizacji inwestycji uciążliwych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1433	19.05.2026	1433	dz. 22 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 23 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 24 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 26 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 27 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 28 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 33 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 34 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 35 AR. 5 ob. Wojnów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, a także z powodu rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu strefy 108SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru, ponieważ przedmiotowe nieruchomości znajdują się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1434	19.05.2026	1434	dz. 112 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1435	19.05.2026	1435	strefa 73SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1436	19.05.2026	1436	dz. 11/3 AR. 25 ob. Grabiszyn, dz. 11/24 AR. 11 ob. Grabiszyn, dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

1437	19.05.2026	1437	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1438	18.05.2026	1438	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1439	18.05.2026	1439	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1440	18.05.2026	1440	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1441	18.05.2026	1441	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
1442	19.05.2026	1442	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1443	18.05.2026	1443	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1444	18.05.2026	1444	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1445	19.05.2026	1445	dz. 1/73 AR. 17 ob. Gaj, dz. 1/74 AR. 17 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1446	19.05.2026	1446	dz. 32 AR. 22 ob. Pracze Odrzańskie	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1447	15.05.2026	1447	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1448	13.05.2026	1448	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1449	13.05.2026	1449	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1450	13.05.2026	1450	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

1451	13.05.2026	1451	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1452	13.05.2026	1452	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1453	15.05.2026	1453	dz. 13/11 AR. 3 ob. Złotniki, dz. 13/6 Ar. 3 ob. Złotniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na na terenach zieleni. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1454	14.05.2026	1454	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1455	15.05.2026	1455	dz. 1/1 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie zmiany mpzp 337, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1456	15.05.2026	1456	dz. 32 AR. 7 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1457	15.05.2026	1457	dz. 10 AR. 22 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1458	15.05.2026	1458	dz. 4/62 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/140 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/88 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/59 AR. 42 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy komunikacyjnej.
1459	15.05.2026	1459	dz. 2/1 AR. 24 ob. Muchobór Wielki, dz. 75/1 AR. 19 ob. Muchobór Wielki, dz. 3 AR. 24 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP.
1460	18.05.2026	1460	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1461	18.05.2026	1461	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1462	18.05.2026	1462	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1463	18.05.2026	1463	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1464	18.05.2026	1464	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1465	18.05.2026	1465	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1466	18.05.2026	1466	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1467	19.05.2026	1467	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1468	19.05.2026	1468	dz. 16/4 AR. 12 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.

1469	19.05.2026	1469	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1470	19.05.2026	1470	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1471	19.05.2026	1471	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1472	19.05.2026	1472	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1473	19.05.2026	1473	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1474	19.05.2026	1474	dz. 6/26 AR. 14 ob. Muchobór Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1475	12.05.2026	1475	strefa 61SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podziału wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI i wydzielenia na jej części strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa SI jest niezbędna na cele związane z integracją różnych środków transportu w rejonie dworca Wrocław Brochów, który jest najważniejszym węzłem przesiadkowym kolejowym w obszarze osiedla Brochów. Sporządzona koncepcja parkingu P&R w dużym stopniu zachowuje drzewostan istniejący na działkach 1/7 i 1/3 AR-28, obręb Brochów.
1476	19.05.2026	1476	strefy 3038SW, 2937SW, 3193SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1477	19.05.2026	1477	strefy 2093SW, 2110SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany granic stref i wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1478	18.05.2026	1478	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1479	18.05.2026	1479	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1480	18.05.2026	1480	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1481	18.05.2026	1481	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
1482	18.05.2026	1482	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
1483	18.05.2026	1483	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1484	18.05.2026	1484	dz. 8 AR. 2 ob. Żar, dz. 9 AR. 2 ob. Żar, dz. 10 AR. 2 ob. Żar, dz. 12 AR. 2 ob. Żar, dz. 13 AR. 2 ob. Żar, dz. 1 AR. 5 ob. Żar, dz. 2 AR. 5 ob. Żar, dz. 3 AR. 5 ob. Żar	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SN, SU, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1485	18.05.2026	1485	dz. 7/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 7/2 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren produkcji, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1486	12.05.2026	1486	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
1487	19.05.2026	1487	dz. 7/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 7/2 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU oraz dopuszczenia wymienionych przeznaczeń, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
1488	19.05.2026	1488	dz. 27 AR. 2 ob. Ołtaszyn, dz. 29/1 AR. 2 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1489	19.05.2026	1489	dz. 27/7 AR. 18 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1490	19.05.2026	1490	dz. 14 AR. 7 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

1491	19.05.2026	1491	dz. 14/2 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 15/2 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 84 AR. 6 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
1492	19.05.2026	1492	dz. 33/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 33/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1493	19.05.2026	1493	dz. 5/9 AR. 6 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1494	19.05.2026	1494	dz. 4/3 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 14/1 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 45/2 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1495	19.05.2026	1495	dz. 7/2 AR. 18 ob. Maślice, dz. 8/3 AR. 18 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1496	19.05.2026	1496	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1497	19.05.2026	1497	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1498	19.05.2026	1498	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji, której dotyczyła uwaga.
1499	19.05.2026	1499	dz. 5/13 AR. 6 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1500	19.05.2026	1500	dz. 9/1 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 12/1 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1501	19.05.2026	1501	dz. 20 AR. 9 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1502	19.05.2026	1502	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1503	19.05.2026	1503	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1504	19.05.2026	1504	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1505	19.05.2026	1505	dz. 10 AR. 2 ob. Tarnogaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
1506	19.05.2026	1506	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1507	19.05.2026	1507	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1508	19.05.2026	1508	dz. 2/1 AR. 8 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1509	19.05.2026	1509	dz. 2/1 AR. 8 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

1510	19.05.2026	1510	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1511	19.05.2026	1511	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1512	19.05.2026	1512	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1513	19.05.2026	1513	dz. 10/4 AR. 4 ob. Tarnogaj, dz. 10/5 AR. 4 ob. Tarnogaj, dz. 10/6 AR. 4 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1514	19.05.2026	1514	dz. 106 AR. 34 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1515	19.05.2026	1515	dz. 107/1 AR. 9 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1516	19.05.2026	1516	dz. 116/6 AR. 5 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1517	19.05.2026	1517	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1518	19.05.2026	1518	dz. 14 AR. 9 ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
1519	19.05.2026	1519	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1520	19.05.2026	1520	dz. 5/7 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1521	19.05.2026	1521	dz. 15 AR. 9 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1522	19.05.2026	1522	dz. 2 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 6/1 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 40/3 AR. 3 ob. Zakrzów, dz. 38 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1523	14.05.2026	1523	dz. 15/18 AR. 14 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1524	19.05.2026	1524	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.

1525	19.05.2026	1525	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1526	19.05.2026	1526	dz. 20 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 16 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1527	19.05.2026	1527	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1528	19.05.2026	1528	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1529	19.05.2026	1529	dz. 10 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1530	19.05.2026	1530	dz. 20 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 16 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1531	19.05.2026	1531	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1532	10.05.2026	1532	dz. 42 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1533	19.05.2026	1533	dz. 21 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1534	19.05.2026	1534	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1535	19.05.2026	1535	dz. 49 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 32 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1536	19.05.2026	1536	dz. 43 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1537	19.05.2026	1537	dz. 43 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1538	19.05.2026	1538	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji, której dotyczyła uwaga.
1539	19.05.2026	1539	dz. 3 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 31 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1540	19.05.2026	1540	dz. 17 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1541	19.05.2026	1541	dz. 13 AR. 9 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1542	19.05.2026	1542	dz. 4/4 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 15/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1543	19.05.2026	1543	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1544	19.05.2026	1544	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1545	20.05.2026	1545	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1546	20.05.2026	1546	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

1547	20.05.2026	1547	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1548	20.05.2026	1548	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1549	20.05.2026	1549	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1550	20.05.2026	1550	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
1551	20.05.2026	1551	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1552	19.05.2026	1552	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1553	19.05.2026	1553	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1554	19.05.2026	1554	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1555	19.05.2026	1555	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1556	19.05.2026	1556	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1557	19.05.2026	1557	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1558	19.05.2026	1558	dz. 26/10 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/11 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/12 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/13 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/14 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/15 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/8 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/6 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/7 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/8 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/9 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/10 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/11 AR. 6 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1559	19.05.2026	1559	dz. 9 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa przemysłowo-usługowa ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1560	19.05.2026	1560	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1561	19.05.2026	1561	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1562	19.05.2026	1562	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1563	19.05.2026	1563	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1564	19.05.2026	1564	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1565	19.05.2026	1565	strefa 82SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1566	19.05.2026	1566	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1567	19.05.2026	1567	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1568	20.05.2026	1568	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1569	19.05.2026	1569	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1570	19.05.2026	1570	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1571	20.05.2026	1571	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1572	19.05.2026	1572	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

1573	19.05.2026	1573	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1574	20.05.2026	1574	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
1575	19.05.2026	1575	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1576	19.05.2026	1576	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1577	19.05.2026	1577	dz. 4/1 AR. 20 ob. Osobowice, dz. 4/2 AR. 20 ob. Osobowice, dz. 5/1 AR. 20 ob. Osobowice, dz. 5/2 AR. 20 ob. Osobowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1578	19.05.2026	1578	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1579	20.05.2026	1579	dz. 16/1 AR. 2 ob. Strachowice, dz. 16/2 AR. 2 ob. Strachowice, dz. 16/6 AR. 2 ob. Strachowice, dz. 16/1 AR. 8 ob. Strachowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP.
1580	19.05.2026	1580	dz. 1/7 AR. 8 ob. Widawa	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
1581	19.05.2026	1581	dz. 4/51 AR. 6 ob. Kuźniki, dz. 4/43 AR. 6 ob. Kuźniki, dz. 4/23 AR. 6 ob. Kuźniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1582	19.05.2026	1582	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1583	19.05.2026	1583	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1584	19.05.2026	1584	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1585	20.05.2026	1585	dz. 15 AR. 18 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1586	20.05.2026	1586	dz. 24 AR. 23 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren usług i produkcji oraz składów i magazynów, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1587	20.05.2026	1587	dz. 7/3 AR. 13 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren usług, składów i magazynów oraz poszerzenia strefy SC, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1588	20.05.2026	1588	strafa 39SI, AR. 3 ob. Strachowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa jednorodzinna oraz strefy SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zakazu lokalizacji inwestycji uciążliwych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1589	20.05.2026	1589	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1590	19.05.2026	1590	dz. 26/13 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/11 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/5 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/9 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/3 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/8 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 25 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/3 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/5 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/6 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/4 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 23/2 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/14 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 27 AR. 7 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

1591	19.05.2026	1591	dz. 26/13 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/11 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/5 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/9 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/3 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/8 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 25 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/3 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/5 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/6 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 24/4 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 23/2 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 26/14 AR. 7 ob. Stare Miasto, dz. 27 AR. 7 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1592	19.05.2026	1592	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1593	19.05.2026	1593	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1594	19.05.2026	1594	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
1595	18.05.2026	1595	dz. 51 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, przemysł oraz usługi ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1596	18.05.2026	1596	dz. 51 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, przemysł oraz usługi ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1597	18.05.2026	1597	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1598	13.05.2026	1598	dz. 11/4 AR. 5 ob. Żar	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna/siedliskowa, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1599	19.05.2026	1599	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1600	19.05.2026	1600	dz. 5 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 6 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 7/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 12 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 13/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 10/1 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 10/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 5 AR. 14 ob. Zgorzelisko, dz. 15 AR. 7 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, na części wskazanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1601	19.05.2026	1601	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1602	19.05.2026	1602	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1603	19.05.2026	1603	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1604	19.05.2026	1604	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1605	20.05.2026	1605	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1606	20.05.2026	1606	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.

1607	20.05.2026	1607	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1608	20.05.2026	1608	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 6 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1609	19.05.2026	1609	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1610	20.05.2026	1610	dz. 78 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1611	20.05.2026	1611	dz. 12 AR. 2 ob. Zgorzelisko, dz. 23 AR. 2 ob. Zgorzelisko, dz. 16 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych na strefy SW i SU ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1612	19.05.2026	1612	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1613	19.05.2026	1613	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1614	19.05.2026	1614	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia funkcji usługowej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1615	19.05.2026	1615	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1616	20.05.2026	1616	dz. 3/42 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/46 AR. 9 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1617	20.05.2026	1617	dz. 13/9 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/8 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/7 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/5 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/1 AR. 3 ob. Rakowiec; dz. 2/5 AR. 4 ob. Kleczków, dz. 2/4 AR. 4 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
1618	19.05.2026	1618	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

1619	20.05.2026	1619	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1620	19.05.2026	1620	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1621	20.05.2026	1621	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1622	20.05.2026	1622	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1623	20.05.2026	1623	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
1624	20.05.2026	1624	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1625	20.05.2026	1625	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1626	20.05.2026	1626	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy SK w obszarze istniejącej pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
1627	20.05.2026	1627	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1628	20.05.2026	1628	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.

1629	19.05.2026	1629	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1630	19.05.2026	1630	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1631	19.05.2026	1631	dz. 24 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 25/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1632	20.05.2026	1632	AR. 1 ob. Swojczyce, AR. 2 ob. Swojczyce, AR. 17 ob. Swojczyce, AR. 18 ob. Swojczyce, AR. 21 ob. Swojczyce, AR. 10 ob. Kowale, AR. 14 ob. Kowale; Trasa Olimpijska w obowiązującym Studium 2018; Trasa Swojczycka w obowiązującym Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie: skrócenia trasy jelczańskiej/swojczyckiej lub zmiany przebiegu zgodnie z załącznikami lub rezygnacji z budowy tej trasy; zaprojektowania trasy olimpijskiej w sposób omijający Swojczyce lub rezygnacji z budowy tej drogi, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie: rezygnacji z budowy/przedłużenia wszystkich dróg wewnętrznych/publicznych zaprojektowanych jako łącznik pomiędzy ulicami Ceglaną i Byczyńską; rezygnacji z budowy chodnika kosztem prywatnych posesji i przeprowadzenia chodnika oraz ewentualnej ścieżki rowerowej w obrębie strefy ochronnej rurociągów wysokociśnieniowych; zablokowania wjazdu do Wrocławia od strony wschodniej dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 9 ton; określenia formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części ze wskazanych w uwadze obszarów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną niską oraz uprawę roli wskazanych w uwadze nieruchomości, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia nieruchomości mających dostęp do obwodnicy wschodniej pod strefę usługową, ze względu na rozbieżność z zakresem obszaru objętego projektem planu ogólnego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1633	20.05.2026	1633	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1634	20.05.2026	1634	dz. 44/9 AR> 18 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1635	20.05.2026	1635	dz. 14 AR. 9 ob. Borek, dz. 15 AR. 9 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1636	20.05.2026	1636	dz. 12 AR. 2 ob. Zgorzelisko, dz. 23 AR. 2 ob. Zgorzelisko, dz. 16 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych na strefy SW i SU ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1637	20.05.2026	1637	dz. 5/9 AR. 1 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1638	20.05.2026	1638	dz. 5/5 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref SP i SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1639	20.05.2026	1639	dz. 7/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko, dz. 12 AR. 7 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, na części wskazanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1640	20.05.2026	1640	dz. 34 AR. 8 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1641	20.05.2026	1641	dz. 3/3 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/4 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/5 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/6 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/7 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 3/8 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia terenu na zabudowę usług sportu, turystyki i gastronomii, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1642	20.05.2026	1642	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1643	20.05.2026	1643	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1644	20.05.2026	1644	dz. 9/3 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 3/11 AR. 22 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

1645	20.05.2026	1645	dz. 9/3 AR. 6 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1646	20.05.2026	1646	dz. 8 AR. 1 ob. Księże Małe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1647	20.05.2026	1647	dz. 5 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 45 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględnia się w zakresie wprowadzenia zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1648	20.05.2026	1648	dz. 4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 6 AR. 2 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1649	20.05.2026	1649	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1650	20.05.2026	1650	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
1651	20.05.2026	1651	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią.
1652	20.05.2026	1652	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1653	20.05.2026	1653	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1654	20.05.2026	1654	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1655	20.05.2026	1655	dz. 5/376 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/377 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/6 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/12 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/15 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/88 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/109 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/112 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/114 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/116 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1656	20.05.2026	1656	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1657	20.05.2026	1657	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1658	20.05.2026	1658	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1659	20.05.2026	1659	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1660	20.05.2026	1660	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1661	20.05.2026	1661	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1662	20.05.2026	1662	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1663	20.05.2026	1663	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1664	19.05.2026	1664	dz. 2/68 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1665	19.05.2026	1665	dz. 38 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1666	19.05.2026	1666	dz. 37 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1667	19.05.2026	1667	dz. 2/87 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1668	19.05.2026	1668	dz. 8 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1669	19.05.2026	1669	dz. 19/9 AR. 4 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1670	19.05.2026	1670	dz. 52/1 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1671	19.05.2026	1671	dz. 28 AR. 18 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1672	19.05.2026	1672	dz. 5/4 AR. 11 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z usługami ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1673	19.05.2026	1673	dz. 37/5 AR. 19 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
1674	19.05.2026	1674	dz. 4 AR. 21 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na ternach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1675	19.05.2026	1675	dz. 8/2 AR. 20 ob. Osobowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1676	19.05.2026	1676	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej w tym z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na ternach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
1677	19.05.2026	1677	dz. 2/4 AR. 4 ob. Kleczków, dz. 2/5 AR. 4 ob. Kleczków	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1678	19.05.2026	1678	dz. 11/5 AR. 20 ob. Popowice, dz. 10/3 AR. 20 ob. Popowice, dz. 11/7 AR. 20 ob. Popowice, dz. 13/7 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/18 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/28 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/31 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/29 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/32 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/15 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/10 AR. 21 ob. Popowice, dz. 13/14 AR. 21 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
1679	19.05.2026	1679	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.

1680	19.05.2026	1680	dz. 2/7 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/9 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/10 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/11 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/12 AR. 1 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części przedmiotowego obszaru, ponieważ znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1681	19.05.2026	1681	dz. 1/10 AR. 15 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wnioskowa działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie pqarametrów zabudowy.
1682	19.05.2026	1682	dz. 13/9 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/8 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/7 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/5 AR. 3 ob. Rakowiec, dz. 13/1 AR. 3 ob. Rakowiec; dz. 2/5 AR. 4 ob. Kleczków, dz. 2/4 AR. 4 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
1683	19.05.2026	1683	dz. 1/106 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/110 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/41 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/101 AR. 12 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zamiany stref ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1684	19.05.2026	1684	dz. 3/42 AR. 9 ob. Klecina, dz. 3/46 AR. 9 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1685	20.05.2026	1685	dz. 39/2 AR. 16 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1686	20.05.2026	1686	dz. 26/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW z profilem dodatkowym teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
1687	20.05.2026	1687	dz. 4 AR. 18 ob. Pawłowice, dz. 5 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie umożliwienia zabudowy mieszkaniowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
1688	20.05.2026	1688	dz. 4 AR. 18 ob. Pawłowice, dz. 5 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie umożliwienia zabudowy mieszkaniowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
1689	20.05.2026	1689	strefy 2093SW, 2110SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany granic stref i wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1690	20.05.2026	1690	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1691	20.05.2026	1691	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1692	20.05.2026	1692	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1693	20.05.2026	1693	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1694	20.05.2026	1694	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/44 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/47 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1695	20.05.2026	1695	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1696	20.05.2026	1696	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/43 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/44 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/47 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

1697	20.05.2026	1697	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1698	20.05.2026	1698	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1699	20.05.2026	1699	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1700	20.05.2026	1700	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1701	20.05.2026	1701	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1702	20.05.2026	1702	dz. 7/22 AR. 26 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1703	20.05.2026	1703	dz. 1 AR. 20 ob. Swojczyce, dz. 8/23 AR. 19 ob. Swojczyce, dz. 8/24 AR. 19 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy SI na strefę SP, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1704	20.05.2026	1704	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1705	20.05.2026	1705	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1706	20.05.2026	1706	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1707	20.05.2026	1707	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1708	20.05.2026	1708	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1709	20.05.2026	1709	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1710	20.05.2026	1710	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

1711	20.05.2026	1711	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1712	20.05.2026	1712	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1713	20.05.2026	1713	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1714	20.05.2026	1714	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1715	20.05.2026	1715	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1716	20.05.2026	1716	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1717	20.05.2026	1717	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1718	20.05.2026	1718	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1719	20.05.2026	1719	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1720	20.05.2026	1720	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1721	20.05.2026	1721	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1722	20.05.2026	1722	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1723	20.05.2026	1723	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1724	20.05.2026	1724	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1725	20.05.2026	1725	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1726	20.05.2026	1726	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1727	20.05.2026	1727	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1728	21.05.2026	1728	dz. 45 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1729	21.05.2026	1729	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1730	20.05.2026	1730	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1731	21.05.2026	1731	dz. 35/1 AR. 12 ob. Ratyń, dz. 53 AR. 12 ob. Ratyń, dz. 54/1 AR. 12 ob. Ratyń, dz. 54/2 AR. 12 ob. Ratyń, dz. 54/3 AR. 12 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1732	21.05.2026	1732	dz. 45 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1733	21.05.2026	1733	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1734	21.05.2026	1734	dz. 31/23 AR. 7 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1735	21.05.2026	1735	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1736	21.05.2026	1736	dz. 97/2 AR. 12 ob. Złotniki, dz. 98/1 AR. 12 ob. Złotniki, dz. 96/1 AR. 12 ob. Złotniki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1737	21.05.2026	1737	dz. 20 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na teren zabudowy mieszkaniowej z wbudowanymi usługami lub/i usług lub/i handlu wielkopowierzchniowego i związanymi elementami komunikacji oraz infrastruktury, a także zieleni urządzonej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1738	21.05.2026	1738	dz. 6/2 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 6/1 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 42/5 AR. 3 ob. Zakrzów, dz. 39/3 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1739	21.05.2026	1739	dz. 22/2 AR. 11 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1740	20.05.2026	1740	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

1741	20.05.2026	1741	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1742	21.05.2026	1742	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1743	21.05.2026	1743	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
1744	20.05.2026	1744	dz. 4/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1745	20.05.2026	1745	dz. 16/4 AR. 1 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1746	20.05.2026	1746	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1747	20.05.2026	1747	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1748	20.05.2026	1748	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1749	20.05.2026	1749	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
1750	20.05.2026	1750	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1751	20.05.2026	1751	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1752	20.05.2026	1752	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1753	20.05.2026	1753	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1754	20.05.2026	1754	strefa 623SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia odrębnych stref planistycznych ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1755	20.05.2026	1755	dz. 45/3 AR. 21 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1756	21.05.2026	1756	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1757	20.05.2026	1757	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1758	20.05.2026	1758	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1759	20.05.2026	1759	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1760	20.05.2026	1760	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1761	21.05.2026	1761	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1762	20.05.2026	1762	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1763	18.05.2026	1763	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1764	18.05.2026	1764	obszar całego miasta	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wszystkich wskazanych obszarów strefą zieleni i rekreacji SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1765	18.05.2026	1765	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1766	18.05.2026	1766	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1767	18.05.2026	1767	dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
1768	18.05.2026	1768	strefa 788SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1769	18.05.2026	1769	strefa 788SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1770	15.05.2026	1770	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1771	19.05.2026	1771	dz. 6/1 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie zabezpieczenia terenu pod drogę, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1772	19.05.2026	1772	dz. 34 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1773	19.05.2026	1773	strefa 82SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia wskazanej w uwadze funkcji zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1774	19.05.2026	1774	dz. 15/11 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/12 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/13 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/14 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/15 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/16 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/17 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/18 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/21 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/22 AR. 15 ob. Widawa, dz. 15/24 AR. 15 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia maksymalnej wysokości zabudowy do 15 kondygnacji nadziemnych ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1775	20.05.2026	1775	dz. 10/1 AR. 18 ob. Jerzmanowo	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
1776	21.05.2026	1776	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1777	19.05.2026	1777	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1778	18.05.2026	1778	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1779	18.05.2026	1779	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1780	18.05.2026	1780	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1781	18.05.2026	1781	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1782	21.05.2026	1782	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1783	18.05.2026	1783	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
1784	20.05.2026	1784	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1785	20.05.2026	1785	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
1786	20.05.2026	1786	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią.
1787	21.05.2026	1787	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1788	21.05.2026	1788	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1789	20.05.2026	1789	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1790	21.05.2026	1790	dz. 29/2 AR. 18 ob. Zakrzów, dz. 30/1 AR. 18 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rozszerzenia profilu dodatkowego o teren składów i magazynów i terenu elektrowni słonecznej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1791	20.05.2026	1791	dz. 23/10 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 23/13 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1792	20.05.2026	1792	dz. 198/7 AR. 15 ob. Różanka, dz. 198/1 AR. 15 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1793	20.05.2026	1793	dz. 5/15 AR. 6 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1794	20.05.2026	1794	dz. 29/1 AR. 16 ob. Pawłowice, dz. 29/2 AR. 16 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1795	20.05.2026	1795	dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnodostępnego charakteru zieleni, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

1796	21.05.2026	1796	dz. 2/87 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1797	21.05.2026	1797	dz. 2/67 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1798	21.05.2026	1798	dz. 2/68 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1799	21.05.2026	1799	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1800	21.05.2026	1800	dz. 1 AR. 20 ob. Swojczyce, dz. 8/23 AR. 19 ob. Swojczyce, dz. 8/24 AR. 19 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy SI na strefę SP, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1801	21.05.2026	1801	dz. 7/22 AR. 26 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1802	21.05.2026	1802	strefa 86SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1803	19.05.2026	1803	dz. 26/3 AR. 3 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia terenu zabudowy usługowej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1804	21.05.2026	1804	dz. 2/1 AR. 15 ob. Strachowice, dz. 1/137 AR. 15 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
1805	20.05.2026	1805	dz. 1/112 AR. 8 ob. Wojszyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1806	20.05.2026	1806	dz. 199/5 AR. 15 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1807	20.05.2026	1807	dz. 5/5 AR. 6 ob. Poświętne, dz. 5/6 AR. 6 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1808	21.05.2026	1808	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1809	21.05.2026	1809	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1810	21.05.2026	1810	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1811	21.05.2026	1811	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1812	21.05.2026	1812	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1813	21.05.2026	1813	dz. 11 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 12 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1814	21.05.2026	1814	dz. 5/4 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 5/5 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 5/6 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 5/7 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 5/8 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 5/13 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1815	21.05.2026	1815	dz. 12/37 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/42 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/45 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/46 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/48 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/49 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/66 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/60 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 12/57 AR. 4 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1816	21.05.2026	1816	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1817	21.05.2026	1817	dz. 6 AR. 25 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych: wielofunkcyjnej lub usługowej lub mieszkaniowej, ze względu na ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1818	21.05.2026	1818	dz. 16 AR. 4 ob. Mokra	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1819	21.05.2026	1819	dz. 2/5 AR. 6 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

1820	21.05.2026	1820	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
1821	21.05.2026	1821	dz. 11 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 12 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1822	21.05.2026	1822	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1823	21.05.2026	1823	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1824	21.05.2026	1824	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1825	21.05.2026	1825	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1826	21.05.2026	1826	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1827	20.05.2026	1827	dz. 2/5 AR. 6 ob. Widawa, dz. 4/6 AR. 6 ob. Widawa, dz. 4/7 AR. 6 ob. Widawa, dz. 4/8 AR. 6 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1828	20.05.2026	1828	dz. 9/3 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 10 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 11/5 AR. 5 ob. Sołtysowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW oraz parametrów zabudowy.
1829	21.05.2026	1829	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1830	21.05.2026	1830	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1831	21.05.2026	1831	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1832	19.05.2026	1832	strefy 3442SW, 1641SW, 3578SJ, 1578SW, 1573SW, 1608SW, 1878SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna na teren usług i teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Wymienione funkcje są dopuszczone w ramach wyznaczonej strefy planistycznej SW. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1833	21.05.2026	1833	dz. 4 AR. 24 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych: wielofunkcyjnej lub usługowej lub mieszkaniowej na całości obszaru, ze względu na ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1834	21.05.2026	1834	dz. 7/1 AR. 14 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1835	21.05.2026	1835	dz. 33 AR. 17 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SJ oraz określenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej.
1836	21.05.2026	1836	dz. 34 AR. 8 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1837	21.05.2026	1837	dz. 4/1 AR. 1 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1838	21.05.2026	1838	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1839	21.05.2026	1839	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1840	21.05.2026	1840	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1841	21.05.2026	1841	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1842	21.05.2026	1842	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1843	21.05.2026	1843	dz. 3/1 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1844	21.05.2026	1844	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1845	21.05.2026	1845	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1846	21.05.2026	1846	dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1847	21.05.2026	1847	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1848	21.05.2026	1848	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1849	20.05.2026	1849	dz. 62/2 AR. 25 ob. Stabłowice, dz. 62/4 AR. 25 ob. Stabłowice, dz. 62/5 AR. 25 ob. Stabłowice, dz. 62/6 AR. 25 ob. Stabłowice, dz. 62/7 AR. 25 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1850	20.05.2026	1850	dz. 50/10 AR. 3 ob. Oporów, dz. 50/15 AR. 3 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie włączenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej do sąsiedniej strefy SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1851	20.05.2026	1851	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru oraz strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia ilości lokali mieszkalnych ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1852	20.05.2026	1852	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1853	21.05.2026	1853	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1854	20.05.2026	1854	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru oraz strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia ilości lokali mieszkalnych ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1855	21.05.2026	1855	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1856	21.05.2026	1856	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1857	21.05.2026	1857	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

1858	21.05.2026	1858	dz. 11 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1859	21.05.2026	1859	dz. 12 AR. 32 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1860	21.05.2026	1860	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1861	21.05.2026	1861	dz. 10/1 AR. 14 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1862	21.05.2026	1862	dz. 34 AR. 8 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1863	20.05.2026	1863	dz. 14 AR. 7 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze części strefy planistycznej SO na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1864	20.05.2026	1864	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1865	21.05.2026	1865	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1866	21.05.2026	1866	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 6 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1867	20.05.2026	1867	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1868	21.05.2026	1868	dz. 208 AR. 7 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1869	21.05.2026	1869	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1870	21.05.2026	1870	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1871	20.05.2026	1871	dz. 9/3 AR. 2 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1872	21.05.2026	1872	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1873	21.05.2026	1873	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1874	21.05.2026	1874	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1875	21.05.2026	1875	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1876	21.05.2026	1876	dz. 45/3 AR. 21 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1877	21.05.2026	1877	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1878	21.05.2026	1878	dz. 17 AR. 24 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych: wielofunkcyjnej lub usługowej lub mieszkaniowej, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1879	21.05.2026	1879	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

1880	21.05.2026	1880	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1881	21.05.2026	1881	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1882	21.05.2026	1882	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1883	21.05.2026	1883	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1884	21.05.2026	1884	dz. 27/8 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1885	21.05.2026	1885	dz. 11/3 AR. 21 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1886	21.05.2026	1886	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1887	21.05.2026	1887	dz. 3/1 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1888	21.05.2026	1888	dz. 46 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1889	21.05.2026	1889	dz. 5/6 AR. 6 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1890	21.05.2026	1890	dz. 10/13 AR. 18 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1891	21.05.2026	1891	dz. 27/3 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 28/6 AR. 6 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.

1892	21.05.2026	1892	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 6 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1893	21.05.2026	1893	dz. 5/333 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1894	21.05.2026	1894	dz. 5/14 AR. 9 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmniejszenia minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1895	21.05.2026	1895	dz. 147 AR. 23 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1896	21.05.2026	1896	dz. 5 AR. 1 ob. Kowale, dz. 6/1 AR. 1 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1897	21.05.2026	1897	dz. 23/5 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 64/2 AR. 6 ob. Wojnów, dz. 37/1 AR. 6 ob. Wojnów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1898	21.05.2026	1898	dz. 8/3 AR. 14 ob. Jerzmanowo	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1899	21.05.2026	1899	dz. 14/12 AR. 20 ob. Swojczyce, dz. 15/3 AR. 20 ob. Swojczyce, dz. 16/3 AR. 20 ob. Swojczyce, dz. 14/8 AR. 20 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1900	21.05.2026	1900	dz. 7/2 AR. 29 ob. Południe, dz. 7/3 AR. 29 ob. Południe, dz. 7/4 AR. 29 ob. Południe, dz. 6/17 AR. 7 ob. Borek, dz. 20/4 AR. 3 ob. Gaj, dz. 10/4 AR. 17 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1901	21.05.2026	1901	dz. 7/2 AR. 29 ob. Południe, dz. 7/3 AR. 29 ob. Południe, dz. 7/4 AR. 29 ob. Południe, dz. 6/17 AR. 7 ob. Borek, dz. 20/4 AR. 3 ob. Gaj, dz. 10/4 AR. 17 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1902	21.05.2026	1902	dz. 9 AR. 3 ob. Karłowice, dz. 48/4 AR. 3 ob. Księże Małe, dz. 52/3 AR. 13 ob. Leśnica, dz. 14/9, 14/10, 14/11, 14/12 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 137/12, 137/18, 137/25 AR. 11 ob. Różanka, dz. 58/16, 58/17, 63/8, 70/16 AR. 17 ob. Stabłowice, dz. 9/6 AR. 11 ob. Stare Miasto, dz. 25/12, 25/15, 26/4, 27/6, 28/4 AR. 20 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1903	21.05.2026	1903	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1904	21.05.2026	1904	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1905	21.05.2026	1905	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1906	21.05.2026	1906	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1907	21.05.2026	1907	dz. 36/7 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1908	21.05.2026	1908	strefa 3144SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1909	21.05.2026	1909	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1910	21.05.2026	1910	ul. Uraska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
1911	21.05.2026	1911	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie całkowitego zachowania parkingu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1912	21.05.2026	1912	dz. 37 AR. 22 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wartości parametrów zabudowy.
1913	21.05.2026	1913	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1914	21.05.2026	1914	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1915	21.05.2026	1915	dz. 10/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 10/2 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1916	21.05.2026	1916	dz. 10/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 10/2 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1917	21.05.2026	1917	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1918	21.05.2026	1918	dz. 20/1 AR. 8 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
1919	21.05.2026	1919	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
1920	21.05.2026	1920	dz. 25/2 AR. 27 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1921	21.05.2026	1921	dz. 17/57 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/58 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/59 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/60 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/61 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1922	21.05.2026	1922	dz. 2 AR. 1 ob. Bieńkowice, dz. 1/2, 2/1, 2/2, 2/3, 2/7 AR. 2 ob. Bieńkowice, dz. 2/2 AR. 5 ob. Bieńkowice, dz. 12/1 AR. 4 ob. Bierdzany, dz. 6/3 AR. 2 ob. Bierdzany, dz. 1/1, 2, 15/1/3, 28/1/8 AR. 1 ob. Brochów, dz. 19/2 AR. 19 ob. Brochów, dz. 20, 21, 7/4 AR. 1 ob. Gądów Mały, dz. 12/2 AR. 6 ob. Kleczków, dz. 6/3 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 1/1 AR. 1 ob. Kowale, dz. 37/3, 37/4 AR. 5 ob. Kuźniki, dz. 41/7 AR. 15 ob. Leśnica, dz. 46/2 AR. 10 ob. Lipa Piotrowska, dz. 2/11, 2/23, 2/27, 2/33 AR. 2 ob. Muchobór Mały, dz. 6/4 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 10/1 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 12 AR. 24 ob. Muchobór Wielki, dz. 4/3 AR. 23 ob. Osobowice, dz. 1 AR. 12 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 4/61, 4/87, 4/90, 4/66, 4/74, 4/59, 4/76, 4/110, 4/88, 4/106, 4/19, 4/132, 4/67, 4/73, 4/69, 4/71, 4/72, 4/75, 4/68, 4/77, 4/62, 4/121, 4/122, 4/70, 4/60, 4/58, 4/141, 4/143, 4/144, 4/153 AR. 42 ob. Południe, dz. 29 AR. 18 ob. Południe, dz. 2/3, 2/4 AR. 6 ob. Popowice, dz. 214 AR. 11 ob. Poświętne, dz. 2/1 AR. 30 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 1/3 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 5/14 AR. 12 ob. Różanka, dz. 1/1 AR. 11 ob. Sołtysowice, dz. 44/3, 45/1 AR. 6 ob. Stabłowice, dz. 10/4 AR. 21 ob. Stare Miasto, dz. 2/1, 2/4 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 2/16 AR. 29 ob. Stare Miasto, dz. 14/5 AR. 11 ob. Stare Miasto, dz. 13/29, 13/30 AR. 9 ob. Stare Miasto, dz. 131 AR. 1 ob. Strachocin, dz. 3/4 AR. 21 ob. Swojczyce, dz. 18/1 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 98/13 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 1/2 AR. 31 ob. Żerniki, dz. 8/2, 9 AR. 21 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SU, SP, SI, SK, SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, w tym obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego oraz ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
1923	21.05.2026	1923	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1924	21.05.2026	1924	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

1925	21.05.2026	1925	dz. 10/12 AR. 17 ob. Żerniki, dz. 14/7 AR. 14 ob. Żerniki, dz. 2/1 AR. 13 ob. Żerniki, dz. 9 AR. 13 ob. Żerniki, dz. 10 AR. 13 ob. Żerniki, dz. 28/4 AR. 18 ob. Żerniki, dz. 19/1 AR. 18 ob. Żerniki, dz. 14/3 AR. 19 ob. Żerniki, dz. 11/4 AR. 20 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
1926	21.05.2026	1926	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1927	21.05.2026	1927	dz. 17/57 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/58 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/59 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/60 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/61 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1928	21.05.2026	1928	dz. 7/22 AR. 26 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1929	21.05.2026	1929	dz. 1/2 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/9 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/10 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/11 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/12 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/13 AR. 7 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1930	21.05.2026	1930	dz. 1/2 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/9 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/10 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/11 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/12 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/13 AR. 7 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1931	21.05.2026	1931	dz. 1/2 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/9 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/10 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/11 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/12 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/13 AR. 7 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1932	21.05.2026	1932	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1933	21.05.2026	1933	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1934	21.05.2026	1934	strefa 105SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1935	21.05.2026	1935	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1936	21.05.2026	1936	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia funkcji usługowej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1937	21.05.2026	1937	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1938	21.05.2026	1938	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
1939	21.05.2026	1939	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1940	21.05.2026	1940	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1941	21.05.2026	1941	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1942	21.05.2026	1942	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
1943	21.05.2026	1943	dz. 19/15 AR. 13 ob. Psie Pole, dz. 19/18 AR. 13 ob. Psie Pole, dz. 26/22 AR. 13 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1944	21.05.2026	1944	dz. 50/7 AR. 3 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1945	21.05.2026	1945	dz. 12/8 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/2 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/3 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/5 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/4 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/7 AR. 7 ob. Różanka, dz. 12/9 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
1946	21.05.2026	1946	dz. 26 AR. 21 ob. Wojszyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1947	21.05.2026	1947	strefa 3726SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1948	21.05.2026	1948	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1949	21.05.2026	1949	dz. 17/57 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/58 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/59 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/60 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/61 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1950	21.05.2026	1950	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1951	21.05.2026	1951	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1952	21.05.2026	1952	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1953	21.05.2026	1953	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1954	21.05.2026	1954	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1955	21.05.2026	1955	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1956	21.05.2026	1956	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1957	21.05.2026	1957	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1958	21.05.2026	1958	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1959	21.05.2026	1959	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1960	21.05.2026	1960	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

1961	22.05.2026	1961	dz. 1 AR. 1 ob. Lipa Piotrowska, dz. 3 AR. 1 ob. Lipa Piotrowska	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1962	22.05.2026	1962	dz. 15 AR. 10 ob. Świniary, dz. 7 AR. 11 ob. Świniary, dz. 8 AR. 11 ob. Świniary, dz. 10 AR. 11 ob. Świniary, dz. 11 AR. 11 ob. Świniary, dz. 13 AR. 11 ob. Świniary, dz. 19 AR. 12 ob. Świniary, dz. 20 AR. 12 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
1963	22.05.2026	1963	obszar całego miasta	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rozszerzenia określonego w projekcie Planu Ogólnego obszaru zabudowy śródmiejskiej zgodnie z dołączonym załącznikiem, ponieważ wskazany obszar znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia budowy jedno- lub wielopoziomowych parkingów miejskich na gruntach miejskich, z dopuszczeniem bilansowania miejsc postojowych przez prywatnych inwestorów w ramach tych parkingów w zamian za współfinansowanie budowy tych parkingów, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie transformacji, innych niż dotychczas zaproponowano, obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i porolniczych w strefy wielofunkcyjne z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i usługami ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszarów uzupełnienia zabudowy na wszystkich terenach nieobjętych planami miejscowymi, które objęte są możliwością zabudowy w projekcie Planu Ogólnego, ze względu na unikalne uwarunkowania tych obszarów, wymagające ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, np. na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych lub osiedlach blokowych, a także ze względu na fakt, iż część tych terenów znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wyznaczenie obszarów uzupełnienia zabudowy na części terenów nieobjętych ustaleniami obowiązujących planów miejscowych.
1964	22.05.2026	1964	dz. 32 AR. 17 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej.
1965	22.05.2026	1965	dz. 5/10 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia zakresu merytorycznego, którego dotyczyła uwaga.
1966	21.05.2026	1966	dz. 2/2 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1967	21.05.2026	1967	dz. 25/6 AR. 18 ob. Południe, dz. 25/1 AR. 18 ob. Południe, dz. 25/2 AR. 18 ob. Południe, dz. 25/3 AR. 18 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1968	21.05.2026	1968	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
1969	21.05.2026	1969	dz. 197 AR. 15 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
1970	21.05.2026	1970	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
1971	22.05.2026	1971	dz. 4 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna na całej wskazanej nieruchomości. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1972	21.05.2026	1972	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
1973	21.05.2026	1973	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1974	21.05.2026	1974	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1975	21.05.2026	1975	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
1976	21.05.2026	1976	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1977	21.05.2026	1977	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1978	21.05.2026	1978	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1979	21.05.2026	1979	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1980	21.05.2026	1980	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1981	21.05.2026	1981	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1982	21.05.2026	1982	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1983	21.05.2026	1983	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1984	21.05.2026	1984	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
1985	21.05.2026	1985	dz. 8/4 AR. 5 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
1986	21.05.2026	1986	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1987	21.05.2026	1987	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1988	21.05.2026	1988	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1989	21.05.2026	1989	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
1990	21.05.2026	1990	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1991	21.05.2026	1991	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
1992	21.05.2026	1992	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
1993	21.05.2026	1993	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
1994	21.05.2026	1994	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu oraz zachowania zieleni, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

1995	21.05.2026	1995	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1996	21.05.2026	1996	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1997	21.05.2026	1997	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
1998	21.05.2026	1998	strefa 658SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
1999	21.05.2026	1999	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
2000	21.05.2026	2000	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
2001	22.05.2026	2001	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2002	22.05.2026	2002	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2003	22.05.2026	2003	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2004	22.05.2026	2004	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2005	22.05.2026	2005	dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia tereny zielone/sportu i rekreacji, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie zachowania istniejacego drzewostanu, ponieważ ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2006	22.05.2026	2006	dz. 4/37 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/43 AR. 21 ob. Klecina (działki po podziale dz. 4/26), dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2007	21.05.2026	2007	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie uwzględnienia w planie ogólnym możliwości realizacji zabudowy bliźniaczej i szeregowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
2008	21.05.2026	2008	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2009	21.05.2026	2009	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2010	21.05.2026	2010	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2011	22.05.2026	2011	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2012	22.05.2026	2012	dz. 11 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna/usługowa/mieszana o niskiej intensywności lub aktywnosc gospodarcza, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowych wydzieleń wewnętrznych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2013	22.05.2026	2013	dz. 10 AAR. 4 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna/usługowa/mieszana o niskiej intensywności, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie zachowania wydzielenia wewnętrznego z mpzp, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2014	22.05.2026	2014	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie całkowitego zachowania parkingu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2015	21.05.2026	2015	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2016	21.05.2026	2016	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2017	21.05.2026	2017	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2018	22.05.2026	2018	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2019	22.05.2026	2019	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
2020	22.05.2026	2020	dz. 122/2 AR. 10 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 13/3 AR. 10 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 171 AR. 10 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2021	22.05.2026	2021	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2022	22.05.2026	2022	dz. 7/1 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
2023	22.05.2026	2023	dz. 3/9 AR. 5 ob. Ołtaszyn do dz. 3/22 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.
2024	22.05.2026	2024	dz. 2 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2025	22.05.2026	2025	dz. 2 AR. 3 ob. Borek, dz. 4 AR. 3 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2026	22.05.2026	2026	dz. 3 AR. 3 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2027	22.05.2026	2027	dz. 26/1 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.

2028	22.05.2026	2028	dz. 26/3 AR. 13 ob. Strachowice, dz. 26/5 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2029	22.05.2026	2029	dz. 1/5 AR. 3 ob. Polanowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2030	22.05.2026	2030	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2031	22.05.2026	2031	Obszar uzupełnienia zabudowy 41OUZ na osiedlu Rakowiec; dz. 4/153 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/131 AR. 42 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SN we wskazanym obszarze, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie likwidacji obszaru uzupełnienia zabudowy, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2032	22.05.2026	2032	dz. 39/6 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2033	22.05.2026	2033	dz. 65/9 AR. 9 ob. Ołtaszyn, dz. 65/10 AR. 9 ob. Ołtaszyn, dz. 65/7 AR. 9 ob. Ołtaszyn, dz. 65/11 AR. 9 ob. Ołtaszyn, dz. 65/12 AR. 9 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2034	21.05.2026	2034	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
2035	22.05.2026	2035	dz. 10/2 AR. 15 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2036	21.05.2026	2036	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2037	22.05.2026	2037	dz. 13/8 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 12/4 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 12/7 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2038	22.05.2026	2038	dz. 13/2 AR. 1 ob. Księże Małe, dz. 13/13 AR. 1 ob. Księże Małe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
2039	22.05.2026	2039	dz. 13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2040	22.05.2026	2040	AR. 1 ob. Swojczyce, AR. 2 ob. Swojczyce, AR. 17 ob. Swojczyce, AR. 18 ob. Swojczyce, AR. 21 ob. Swojczyce, AR. 10 ob. Kowale, AR. 14 ob. Kowale; Trasa Olimpijska w obowiązującym Studium 2018; Trasa Swojczycka w obowiązującym Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie: skrócenia trasy jelczańskiej/swojczyckiej lub zmiany przebiegu zgodnie z załącznikami lub rezygnacji z budowy tej trasy; zaprojektowania trasy olimpijskiej w sposób omijający Swojczyce lub rezygnacji z budowy tej drogi, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie: rezygnacji z budowy/przedłużenia wszystkich dróg wewnętrznych/publicznych zaprojektowanych jako łącznik pomiędzy ulicami Ceglaną i Byczyńską; rezygnacji z budowy chodnika kosztem prywatnych posesji i przeprowadzenia chodnika oraz ewentualnej ścieżki rowerowej w obrębie strefy ochronnej rurociągów wysokociśnieniowych; zablokowania wjazdu do Wrocławia od strony wschodniej dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 9 ton; określenia formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części ze wskazanych w uwadze obszarów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną niską oraz uprawę roli wskazanych w uwadze nieruchomości, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia nieruchomości mających dostęp do obwodnicy wschodniej pod strefę usługową, ze względu na rozbieżność z zakresem obszaru objętego projektem planu ogólnego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2041	22.05.2026	2041	dz. 46/8 AR. 7 ob. Krzyki, dz. 43/5 AR. 7 ob. Krzyki, dz. 38/12 AR. 7 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SU.
2042	22.05.2026	2042	strefa 142SW, 134SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2043	22.05.2026	2043	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2044	19.05.2026	2044	dz. 9, 10/3, 11/9, 11/10, 11/11, 11/28, 12, 13/9, 13/12, 13/15 AR. 14 ob. Muchobór Mały, dz. 1/21, 1/37, 2/13, 2/15, 2/18, 2/19, 5/14, 5/15, 6/5, 6/7, 6/8, 6/10, 7/2, 7/3, 7/4, 8/2, 8/3, 9/1, 9/2, 18/8, 18/10, 19/1, 19/2 AR. 15 ob. Muchobór Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2045	19.05.2026	2045	dz. 6/26 AR. 14 ob. Muchobór Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2046	22.05.2026	2046	dz. 112 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2047	19.05.2026	2047	dz. 22 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 23 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 24 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 26 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 27 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 28 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 33 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 34 AR. 5 ob. Wojnów, dz. 35 AR. 5 ob. Wojnów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, a także z powodu rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu strefy 108SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru, ponieważ przedmiotowe nieruchomości znajdują się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2048	19.05.2026	2048	dz. 11/3 AR. 25 ob. Grabiszyn, dz. 11/24 AR. 11 ob. Grabiszyn, dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2049	22.05.2026	2049	dz. 12 AR. 5 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2050	22.05.2026	2050	dz. 3/23 AR. 2 ob. Gaj, dz. 3/29 AR. 2 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2051	20.05.2026	2051	strefy 1329SW, 1345SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2052	22.05.2026	2052	dz. 20/2 AR. 10 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2053	20.05.2026	2053	dz. 2/6, 3/8, 3/9, 3/10, 3/11, 3/12, 3/13, 3/14, 3/15, 3/16, 3/17, 3/20, 3/21, 3/22, 3/23, 3/24, 3/25, 3/26, 3/27, 3/31, 3/32, 3/33, 3/34 AR. 43 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2054	20.05.2026	2054	dz. 5/1 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 5/2 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/93 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/108 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/107 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 16 AR. 5 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2055	20.05.2026	2055	dz. 26/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW z profilem dodatkowym teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2056	20.05.2026	2056	dz. 12/8 AR. 7 ob. Różanka, dz. 12/9 AR. 7 ob. Różanka, dz. 12/10 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/2 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/3 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/4 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/5 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/6 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/7 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/8 AR. 7 ob. Różanka, dz. 23/9 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
2057	20.05.2026	2057	dz. 2/67 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/68 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/87 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2058	20.05.2026	2058	dz. 6/14 AR. 3 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2059	20.05.2026	2059	dz. 1/119 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/120 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/121 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/122 AR. 1 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2060	20.05.2026	2060	dz. 31/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 32/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 33/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 34/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 35/2 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2061	20.05.2026	2061	dz. 26/2 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 26/17 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 26/14 AR. 6 ob. Dąbie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2062	20.05.2026	2062	dz. 5 AR. 29 ob. Stare Miasto, dz. 13 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 12 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 11 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 10 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 9/2 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 8 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 7/2 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 7/1 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 4 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 5 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 6/2 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 6/1 AR. 22 ob. Stare Miasto, dz. 2/1 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu oraz na obszarach, które ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymagają ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2063	20.05.2026	2063	dz. 5, 6, 3/2, 9/2, 10/5, 10/6, 10/9, 10/10, 10/11, 10/12, 10/14, 10/15, 10/17, 10/18, 10/19, 10/20, 10/21, 10/22, 24/1, 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2064	20.05.2026	2064	dz. 35/11 AR. 10 ob. Kałowice, dz. 31/6 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
2065	20.05.2026	2065	dz. 18/1 AR. 4 ob. Brochów, dz. 18/3 AR. 4 ob. Brochów, dz. 18/4 AR. 4 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2066	20.05.2026	2066	dz. 50/3 AR. 21 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2067	21.05.2026	2067	dz. 15/2 AR. 24 ob. Rędzin	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2068	21.05.2026	2068	dz. 26/2 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 26/17 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 26/14 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2069	20.05.2026	2069	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2070	22.05.2026	2070	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2071	22.05.2026	2071	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2072	22.05.2026	2072	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2073	22.05.2026	2073	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2074	21.05.2026	2074	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanej w uwadze zmiany przeznaczenia terenu na funkcję usługowo-handlową bez dopuszczenia funkcji produkcyjnej i magazynowej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2075	22.05.2026	2075	dz. 10 AR. 13 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 11 AR. 13 ob. Plac Grunwaldzki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2076	22.05.2026	2076	dz. 9 AR. 15 ob. Rędzin, dz. 10 AR. 15 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2077	22.05.2026	2077	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe, dz. 4/30 AR. 13 ob. Południe, dz. 4/8 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru maksymalnej wysokości zabudowy na części obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanej wartości parametru.
2078	22.05.2026	2078	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2079	22.05.2026	2079	dz. 9 AR. 23 ob. Południe, dz. 10 AR. 23 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2080	22.05.2026	2080	dz. 49/4 AR. 35 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 49/1 AR. 35 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 50/4 AR. 35 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 13/5 AR. 35 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 12/1 AR. 35 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2081	22.05.2026	2081	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
2082	22.05.2026	2082	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
2083	21.05.2026	2083	dz. 101 AR. 9 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2084	22.05.2026	2084	dz. 2/6 AR. 29 ob. Swojczyce, dz. 6/5 AR. 29 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2085	20.05.2026	2085	dz. 1/36 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/35 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/48 AR. 3 ob. Partynice, dz. 1/53 AR. 3 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2086	20.05.2026	2086	dz. 14 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 24 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 13/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 13/2 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 12/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 12/2 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 21 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 19 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 11/3 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 11/2 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 11/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 9 AR. 7 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
2087	20.05.2026	2087	dz. 47/23 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/22 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/21 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/20 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/19 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/24 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 53/2 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 53/1 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/26 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/27 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/28 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/29 AR. 9 ob. Muchobór Mały, dz. 47/30 AR. 9 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2088	20.05.2026	2088	dz. 49 AR. 19 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej oraz parametrów zabudowy.
2089	20.05.2026	2089	dz. 5/22, 5/23, 5/34, 5/31, 5/25, 5/32, 5/30, 5/33 AR.5 ob. Księże Małe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2090	20.05.2026	2090	dz. 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10/1, 11/1, 11/2, 12, 14/4, 14/6, 14/7, 14/8, 14/9, 15/1, 15/3, 15/4, 16, 17/1, 17/3, 17/4, 18, 19/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wnioskowanego obszaru, ponieważ na terenie całego miasta nie wyznaczano go na terenach zieleni oraz na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2091	20.05.2026	2091	dz. 21/14 AR. 31 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ze względu na potrzebę zachowania spójnej metody stosowania tego narzędzia na obszarze miasta. Wyznaczenie obszarów uzupełnienia zabudowy w projekcie planu ogólnego ma charakter systemowy i obejmuje tereny zurbanizowane na obszarze całego miasta, w tym osiedle Plac Grunwaldzki. Brak jest podstaw planistycznych do wyłączenia tego obszaru z przyjętej metodyki.
2092	20.05.2026	2092	dz. 13/6 AR. 3 ob. Złotniki, dz. 13/11 AR. 3 ob. Złotniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2093	22.05.2026	2093	dz. 12 AR. 5 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2094	22.05.2026	2094	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2095	22.05.2026	2095	dz. 20 AR. 8 ob. Gaj, dz. 21/1 AR. 8 ob. Gaj, dz. 24/6 AR. 8 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2096	22.05.2026	2096	dz. 12 AR. 5 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2097	22.05.2026	2097	dz. 3/12 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/8 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/13 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/14 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/24 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 2/6 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/11 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/25 AR. 43 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2098	22.05.2026	2098	dz. 2/23 AR. 2 ob. Gaj, dz. 2/29 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
2099	22.05.2026	2099	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW oraz strefy zabudowy śródmiejskiej.
2100	22.05.2026	2100	dz. 8 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono w zakresie zachowania strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
2101	22.05.2026	2101	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2102	22.05.2026	2102	dz. 44 AR. 4 ob. Pilczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2103	22.05.2026	2103	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2104	22.05.2026	2104	dz. 12 AR. 5 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2105	20.05.2026	2105	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2106	22.05.2026	2106	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2107	22.05.2026	2107	dz. 44 AR. 4 ob. Pilczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2108	22.05.2026	2108	dz. 3/10 AR. 16 ob. Popowice, dz. 3/17 AR. 16 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
2109	22.05.2026	2109	dz. 18/5 AR. 8 ob. Stare Miasto, dz. 18/6 AR. 8 ob. Stare Miasto, dz. 18/13 AR. 8 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

2110	22.05.2026	2110	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2111	22.05.2026	2111	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2112	22.05.2026	2112	dz. 3/12 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/8 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/13 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/14 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/24 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 2/6 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/11 AR. 43 ob. Grabiszyn, dz. 3/25 AR. 43 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2113	22.05.2026	2113	dz. 20 AR. 8 ob. Gaj, dz. 21/1 AR. 8 ob. Gaj, dz. 24/6 AR. 8 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2114	22.05.2026	2114	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2115	22.05.2026	2115	dz. 6 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 7/11 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 7/12 AR. 1 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2116	22.05.2026	2116	dz. 20/1 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/2 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/3 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/5 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/6 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/7 AR. 2 ob. Jerzmanowo (działki po podziale)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2117	22.05.2026	2117	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2118	22.05.2026	2118	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2119	22.05.2026	2119	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2120	22.05.2026	2120	dz. 24 AR. 8 ob. Zakrzów, dz. 25/1 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2121	22.05.2026	2121	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2122	22.05.2026	2122	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2123	20.05.2026	2123	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2124	25.05.2026	2124	dz. 147/8 AR. 9 ob. Złotniki, dz. 147/6 AR. 9 ob. Złotniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia działki na uzupełniający korytarz drogowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczone strefy planistyczne zostały zachowane, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
2125	22.05.2026	2125	dz. 10/3 AR. 20 ob. Popowice, dz. 11/5 AR. 20 ob. Popowice, dz. 11/7 AR. 20 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami.
2126	22.05.2026	2126	dz. 6/41 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/42 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/43 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref 134SP oraz 511SN na strefę planistyczną SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2127	22.05.2026	2127	dz. 5/5 AR. 3 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2128	22.05.2026	2128	dz. 3/15 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 3/26 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 3/4 AR. 6 ob. Muchobór Mały, dz. 3/18 AR. 6 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2129	22.05.2026	2129	dz. 25/1, 25/2, 25/3, 25/4, 25/5, 25/6, 25/7, 25/8, 25/9, 25/10, 25/11, 25/12, 25/13, 25/14, 25/15, 25/16, 25/17, 25/18, 25/19, 25/20, 25/21, 25/22, 25/23, 25/24, 25/25 AR. 5 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2130	22.05.2026	2130	dz. 11/1 AR. 15 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2131	22.05.2026	2131	dz. 14 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
2132	22.05.2026	2132	dz. 2 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
2133	22.05.2026	2133	dz. 69 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

2134	22.05.2026	2134	dz. 6/12 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2135	22.05.2026	2135	dz. 6/10 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2136	22.05.2026	2136	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2137	22.05.2026	2137	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2138	22.05.2026	2138	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2139	22.05.2026	2139	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2140	22.05.2026	2140	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2141	22.05.2026	2141	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2142	22.05.2026	2142	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2143	22.05.2026	2143	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2144	22.05.2026	2144	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2145	22.05.2026	2145	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2146	22.05.2026	2146	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2147	22.05.2026	2147	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2148	22.05.2026	2148	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2149	22.05.2026	2149	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2150	22.05.2026	2150	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2151	22.05.2026	2151	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2152	22.05.2026	2152	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2153	22.05.2026	2153	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2154	22.05.2026	2154	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2155	22.05.2026	2155	dz. 4/2 AR. 8 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefy SJ oraz SZze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2156	22.05.2026	2156	dz. 22/53 AR. 5 ob. Zgorzelisko	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2157	21.05.2026	2157	strefa 2SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2158	25.05.2026	2158	strefy 640SU, 171SU	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2159	25.05.2026	2159	dz. 24/5 AR. 13 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2160	25.05.2026	2160	dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2161	25.05.2026	2161	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustanowienia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW oraz obszaru zabudowy śródmiejskiej.
2162	25.05.2026	2162	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2163	25.05.2026	2163	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia udziału powierzchni zabudowy, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2164	22.05.2026	2164	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2165	22.05.2026	2165	dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 5/15 AR. 32 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2166	22.05.2026	2166	dz. 4/1 AR. 16 ob. Ratyń, dz. 9 AR. 16 ob. Ratyń, dz. 11/1 AR. 16 ob. Ratyń, dz. 16 AR. 16 ob. Ratyń, dz. 18/1 AR. 16 ob. Ratyń, dz. 23/3 AR. 16 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref SW, SJ, SU, SH, SP, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2167	22.05.2026	2167	dz. 26 AR. 13 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2168	22.05.2026	2168	dz. 19/2 AR. 4 ob. Kłokoczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudowę jednorodzinną ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2169	22.05.2026	2169	dz. 7/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 7/2 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 8 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 9 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI oraz dopuszczenia przeznaczenia teren usług, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2170	22.05.2026	2170	dz. 38 AR. 22 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej . Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2171	22.05.2026	2171	dz. 39/15 AR. 31 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2172	22.05.2026	2172	dz. 1/13, 1/16, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/42, 1/44, 1/45, 1/47, 1/48, 1/51, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63 AR. 9 ob. Maślice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2173	22.05.2026	2173	dz. 1/13, 1/16, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/42, 1/44, 1/45, 1/47, 1/48, 1/51, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63 AR. 9 ob. Maślice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2174	22.05.2026	2174	dz. 1/13, 1/16, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/42, 1/44, 1/45, 1/47, 1/48, 1/51, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63 AR. 9 ob. Maślice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2175	22.05.2026	2175	dz. 1/13, 1/16, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/42, 1/44, 1/45, 1/47, 1/48, 1/51, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63 AR. 9 ob. Maślice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności i ograniczania konfliktów pomiędzy sąsiadującymi ze sobą przeznaczeniami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2176	22.05.2026	2176	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2177	22.05.2026	2177	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2178	22.05.2026	2178	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2179	22.05.2026	2179	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2180	22.05.2026	2180	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2181	22.05.2026	2181	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2182	22.05.2026	2182	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2183	22.05.2026	2183	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2184	22.05.2026	2184	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2185	22.05.2026	2185	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2186	22.05.2026	2186	dz. 22/1 AR. 12 ob. Poświętne, dz. 22/2 AR. 12 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2187	22.05.2026	2187	dz. 19 AR. 2 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2188	22.05.2026	2188	dz. 12/2 AR. 2 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2189	22.05.2026	2189	dz. 84 AR. 44 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2190	22.05.2026	2190	dz. 76/2 AR. 1 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2191	22.05.2026	2191	dz. 8/1 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2192	22.05.2026	2192	dz. 1/105 AR. 3 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2193	22.05.2026	2193	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2194	22.05.2026	2194	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2195	22.05.2026	2195	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2196	22.05.2026	2196	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2197	22.05.2026	2197	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2198	22.05.2026	2198	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2199	22.05.2026	2199	dz. 13/4 AR. 14 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2200	22.05.2026	2200	dz. 13/4 AR. 14 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2201	22.05.2026	2201	strefy SP w obrębie Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
2202	22.05.2026	2202	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2203	22.05.2026	2203	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2204	22.05.2026	2204	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2205	22.05.2026	2205	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2206	22.05.2026	2206	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2207	22.05.2026	2207	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2208	22.05.2026	2208	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
2209	22.05.2026	2209	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2210	22.05.2026	2210	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2211	22.05.2026	2211	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2212	22.05.2026	2212	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

2213	22.05.2026	2213	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2214	22.05.2026	2214	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2215	22.05.2026	2215	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2216	22.05.2026	2216	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2217	22.05.2026	2217	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2218	22.05.2026	2218	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2219	22.05.2026	2219	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2220	22.05.2026	2220	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2221	22.05.2026	2221	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2222	22.05.2026	2222	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2223	22.05.2026	2223	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2224	22.05.2026	2224	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2225	22.05.2026	2225	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2226	22.05.2026	2226	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2227	22.05.2026	2227	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2228	22.05.2026	2228	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2229	25.05.2026	2229	dz. 11/7 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/8 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/14 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/15 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/16 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/17 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/18 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/19 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazane działki znajdują się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie obszaru uzupełnienia zabudowy.
2230	25.05.2026	2230	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustanowienia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW oraz strefy zabudowy śródmiejskiej.
2231	25.05.2026	2231	dz. 11 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2232	25.05.2026	2232	dz. 24/5 AR. 13 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wnioskowa działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2233	25.05.2026	2233	dz. 16/39 AR. 8 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
2234	25.05.2026	2234	dz. 11/7 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/8 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/14 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/15 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/16 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/17 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/18 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/19 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazane działki znajdują się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie obszaru uzupełnienia zabudowy.
2235	25.05.2026	2235	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2236	25.05.2026	2236	dz. 11 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2237	25.05.2026	2237	dz. 4/4 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2238	25.05.2026	2238	dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2239	25.05.2026	2239	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
2240	25.05.2026	2240	dz. 32/3 AR. 25 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2241	25.05.2026	2241	dz. 32/3 AR. 25 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2242	25.05.2026	2242	dz. 12/10 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/11 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/12 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/15 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/16 AR. 10 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustanowienia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW.
2243	25.05.2026	2243	dz. 2/87 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/68 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2244	25.05.2026	2244	dz. 12/10 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/11 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/12 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/15 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/16 AR. 10 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW.
2245	20.05.2026	2245	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2246	21.05.2026	2246	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2247	20.05.2026	2247	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2248	20.05.2026	2248	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2249	21.05.2026	2249	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji teren usług zdrowia ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2250	21.05.2026	2250	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2251	19.05.2026	2251	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2252	15.05.2026	2252	dz. 26/10 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/11 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/12 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/13 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/14 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/15 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 26/8 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/6 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/7 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/8 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/9 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/10 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 30/11 AR. 6 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2253	21.05.2026	2253	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2254	20.05.2026	2254	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2255	20.05.2026	2255	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2256	20.05.2026	2256	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2257	25.05.2026	2257	dz. 2/1 AR. 4 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2258	25.05.2026	2258	dz. 5/1 AR. 4 ob. Opatowice, dz. 6/1 AR. 4 ob. Opatowice, dz. 7 AR. 4 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2259	25.05.2026	2259	dz. 5/1 AR. 4 ob. Opatowice, dz. 6/1 AR. 4 ob. Opatowice, dz. 7 AR. 4 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2260	25.05.2026	2260	dz. 18 AR. 14 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zmiany usytuowania przestrzeni parkingowej oraz zagospodarowania obszaru cieku Łękawicy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2261	25.05.2026	2261	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2262	25.05.2026	2262	dz. 2/103 AR. 22 ob. Gabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2263	25.05.2026	2263	dz. 73 AR. 29 ob. Stabłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2264	25.05.2026	2264	dz. 18 AR. 14 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2265	25.05.2026	2265	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2266	25.05.2026	2266	dz. 36 AR. 14 ob. Pilczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
2267	25.05.2026	2267	strefy 1399SW, 1411SW, 1390SW, 1345SW, 1329SW, 1600SW, 165SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SO, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2268	25.05.2026	2268	dz. 17/4 AR. 15 ob. Swojczyce, dz. 29/4 AR. 5 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
2269	25.05.2026	2269	dz. 54/1 AR. 26 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określenia spójnych zasad dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta.
2270	25.05.2026	2270	dz. 1/57 AR. 1 ob. Grabiszyn, dz. 1/66 AR. 1 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2271	25.05.2026	2271	dz. 2/12 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/14 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/11 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/15 AR. 26 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2272	25.05.2026	2272	dz. 16 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 17 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2273	25.05.2026	2273	dz. 26/5 AR. 10 ob. Karłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez dopuszczenie usług w profilu podstawowym strefy.
2274	25.05.2026	2274	dz. 19 AR. 30 ob. Plac Grunwldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2275	25.05.2026	2275	dz. 9, 14/1, 14/2, 14/3 AR. 7, dz. 111/1, 111/2, 111/3 AR. 9, dz. 7/2, 7/5, 27/1, 27/2, 27/3, 28/1, 28/2, 28/3, 29/2 AR. 13, dz. 76/7, 77/1, 77/2, 77/3, 78/2 AR. 14 obr. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2276	25.05.2026	2276	dz. 5/4 AR. 7 ob. Zacisze, dz. 5/7 AR. 7 ob. Zacisze, dz. 5/3 AR. 7 ob. Zacisze, dz. 7 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze dodatkowych przeznaczeń (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabudowa wielorodzinna) ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2277	25.05.2026	2277	dz. 111/4 AR. 9 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2278	25.05.2026	2278	dz. 14/3 AR. 7 ob. Gaj, dz. 111/4 AR. 9 ob. Gaj, dz. 9 AR. 7 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2279	25.05.2026	2279	dz. 6/2 AR. 15 ob. Zalesie	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2280	25.05.2026	2280	dz. 16 AR. 15 ob. Zalesie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2281	25.05.2026	2281	dz. 22 AR. 28 ob. Plac Grunwaldzki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez dopuszczenie usług w profilu podstawowym strefy.
2282	25.05.2026	2282	dz. 10 AR. 7 ob. Zacisze	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze dodatkowych przeznaczeń (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabudowa wielorodzinna, usługi, usługi społeczne) ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2283	25.05.2026	2283	dz. 33 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 24/1 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 24/2 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 24/3 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2284	25.05.2026	2284	dz. 40 AR. 6 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2285	25.05.2026	2285	dz. 3/3 AR. 20 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie usługi społeczne.
2286	25.05.2026	2286	dz. 36 AR. 15 ob. Zalesie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2287	25.05.2026	2287	dz. 46 AR. 15 ob. Zalesie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez dopuszczenie usług w profilu podstawowym strefy.
2288	25.05.2026	2288	dz. 121/5 AR. 26 ob. Stare Miasto, dz. 121/1 AR. 26 ob. Stare Miasto, dz. 120/15 AR. 26 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez dopuszczenie usług w profilu podstawowym strefy.
2289	25.05.2026	2289	dz. 17/1 AR. 19 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2290	25.05.2026	2290	dz. 1/12 AR. 34 ob. Stare Miasto, dz. 1/14 AR. 34 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania linii zabudowy istniejącego budynku, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW.
2291	25.05.2026	2291	dz. 55/5 AR. 14 ob. Południe, dz. 55/6 AR. 14 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania linii zabudowy istniejącego budynku, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW.
2292	25.05.2026	2292	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połączenie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
2293	25.05.2026	2293	dz. 3/35 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 3/16 AR. 2 ob. Tarnogaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2294	21.05.2026	2294	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2295	21.05.2026	2295	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2296	21.05.2026	2296	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2297	21.05.2026	2297	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2298	21.05.2026	2298	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2299	21.05.2026	2299	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2300	21.05.2026	2300	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2301	21.05.2026	2301	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2302	21.05.2026	2302	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2303	21.05.2026	2303	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2304	21.05.2026	2304	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2305	21.05.2026	2305	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2306	21.05.2026	2306	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2307	21.05.2026	2307	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2308	21.05.2026	2308	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2309	21.05.2026	2309	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2310	21.05.2026	2310	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2311	21.05.2026	2311	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2312	21.05.2026	2312	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2313	21.05.2026	2313	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2314	21.05.2026	2314	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2315	21.05.2026	2315	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2316	21.05.2026	2316	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2317	21.05.2026	2317	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2318	21.05.2026	2318	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2319	21.05.2026	2319	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2320	21.05.2026	2320	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2321	21.05.2026	2321	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.

2322	21.05.2026	2322	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2323	21.05.2026	2323	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2324	21.05.2026	2324	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2325	21.05.2026	2325	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2326	21.05.2026	2326	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2327	21.05.2026	2327	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2328	21.05.2026	2328	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2329	21.05.2026	2329	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2330	21.05.2026	2330	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2331	21.05.2026	2331	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2332	21.05.2026	2332	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2333	21.05.2026	2333	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2334	21.05.2026	2334	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2335	21.05.2026	2335	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2336	21.05.2026	2336	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2337	21.05.2026	2337	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2338	21.05.2026	2338	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2339	21.05.2026	2339	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2340	21.05.2026	2340	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2341	21.05.2026	2341	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2342	21.05.2026	2342	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2343	21.05.2026	2343	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2344	21.05.2026	2344	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2345	21.05.2026	2345	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2346	21.05.2026	2346	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2347	21.05.2026	2347	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2348	21.05.2026	2348	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2349	21.05.2026	2349	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2350	21.05.2026	2350	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2351	21.05.2026	2351	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2352	21.05.2026	2352	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2353	21.05.2026	2353	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2354	21.05.2026	2354	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2355	21.05.2026	2355	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2356	21.05.2026	2356	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2357	21.05.2026	2357	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2358	21.05.2026	2358	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2359	21.05.2026	2359	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.

2360	21.05.2026	2360	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2361	21.05.2026	2361	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2362	21.05.2026	2362	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2363	21.05.2026	2363	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2364	21.05.2026	2364	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2365	21.05.2026	2365	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2366	21.05.2026	2366	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2367	21.05.2026	2367	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2368	21.05.2026	2368	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2369	21.05.2026	2369	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2370	21.05.2026	2370	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2371	21.05.2026	2371	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2372	21.05.2026	2372	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2373	21.05.2026	2373	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2374	21.05.2026	2374	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2375	21.05.2026	2375	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2376	21.05.2026	2376	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2377	21.05.2026	2377	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2378	21.05.2026	2378	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2379	21.05.2026	2379	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2380	21.05.2026	2380	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2381	21.05.2026	2381	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2382	21.05.2026	2382	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2383	21.05.2026	2383	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2384	21.05.2026	2384	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2385	21.05.2026	2385	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2386	21.05.2026	2386	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2387	21.05.2026	2387	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2388	21.05.2026	2388	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2389	21.05.2026	2389	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2390	21.05.2026	2390	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2391	21.05.2026	2391	dz. 4/59 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/60 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie nieobejmowania działek obszarem uzupełnienia zabudowy i obszarem zabudowy śródmiejskiej.
2392	25.05.2026	2392	strefa 1329SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2393	25.05.2026	2393	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2394	25.05.2026	2394	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2395	25.05.2026	2395	dz. 13/8 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2396	25.05.2026	2396	dz. 4 AR. 4 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dodania przeznaczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do profilu dodatkowego strefy, ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.

2397	25.05.2026	2397	dz. 2/16 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 2/5 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 2/17AR. 2 ob. Kleczków, dz. 5/2 AR. 2 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2398	25.05.2026	2398	dz. 2 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 3 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 4 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 5/2 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 15 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 14/3 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 16 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 17 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 18 AR. 3 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków.
2399	25.05.2026	2399	strefy 3434SW, 3248SW, 3252SW, 3254SW, 3253SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia publicznie dostępnych miejsc parkingowych dla pojazdów samochodowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2400	25.05.2026	2400	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
2401	25.05.2026	2401	dz. 6 AR. 15 ob. Brochów, dz. 7 AR. 15 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2402	25.05.2026	2402	strefa 3348SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SP, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2403	25.05.2026	2403	dz. 5/41 AR. 3 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ lub SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2404	25.05.2026	2404	dz. 3/35 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 3/16 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2405	25.05.2026	2405	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2406	25.05.2026	2406	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
2407	25.05.2026	2407	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
2408	25.05.2026	2408	dz. 12/8 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/24 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/25 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 12/26 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 13/3 AR. 10 ob. Sołtysowice, dz. 13/6 AR. 10 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia całego obszaru na strefę SW podtyp SW2 ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2409	25.05.2026	2409	dz. 2/21 AR. 5 ob. Jagodno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2410	25.05.2026	2410	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
2411	25.05.2026	2411	dz. 6 AR. 15 ob. Brochów, dz. 7 AR. 15 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2412	25.05.2026	2412	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2413	25.05.2026	2413	dz. 32/1 AR. 5 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2414	25.05.2026	2414	dz. 166/2 AR. 11 ob. Żerniki, dz. 167 AR. 11 ob. Żerniki, dz. 168 AR. 11 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zabezpieczenia terenu pod drogę dojazdowa, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2415	25.05.2026	2415	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2416	25.05.2026	2416	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2417	25.05.2026	2417	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2418	25.05.2026	2418	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2419	25.05.2026	2419	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

2420	25.05.2026	2420	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2421	25.05.2026	2421	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2422	25.05.2026	2422	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2423	25.05.2026	2423	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2424	25.05.2026	2424	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2425	25.05.2026	2425	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2426	25.05.2026	2426	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2427	25.05.2026	2427	AR. 1 ob. Swojczyce, AR. 2 ob. Swojczyce, AR. 17 ob. Swojczyce, AR. 18 ob. Swojczyce, AR. 21 ob. Swojczyce, AR. 10 ob. Kowale, AR. 14 ob. Kowale; Trasa Olimpijska w obowiązującym Studium 2018; Trasa Swojczycka w obowiązującym Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie: skrócenia trasy jelczańskiej/swojczyckiej lub zmiany przebiegu zgodnie z załącznikami lub rezygnacji z budowy tej trasy; zaprojektowania trasy olimpijskiej w sposób omijający Swojczyce lub rezygnacji z budowy tej drogi, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie: rezygnacji z budowy/przedłużenia wszystkich dróg wewnętrznych/publicznych zaprojektowanych jako łącznik pomiędzy ulicami Ceglaną i Byczyńską; rezygnacji z budowy chodnika kosztem prywatnych posesji i przeprowadzenia chodnika oraz ewentualnej ścieżki rowerowej w obrębie strefy ochronnej rurociągów wysokociśnieniowych; zablokowania wjazdu do Wrocławia od strony wschodniej dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 9 ton; określenia formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części ze wskazanych w uwadze obszarów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną niską oraz uprawę roli wskazanych w uwadze nieruchomości, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia nieruchomości mających dostęp do obwodnicy wschodniej pod strefę usługową, ze względu na rozbieżność z zakresem obszaru objętego projektem planu ogólnego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2428	25.05.2026	2428	dz. 9/1 AR. 6 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2429	24.05.2026	2429	dz. 8 AR. 14 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej. W zakresie dopuszczenia zabudowy usługowej uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2430	22.05.2026	2430	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2431	25.05.2026	2431	strefa 1833SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2432	25.05.2026	2432	dz. 60 AR. 8 ob. Karłowice, dz. 61/2 AR. 8 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2433	25.05.2026	2433	dz. 5/47 AR. 20 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2434	22.05.2026	2434	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2435	25.05.2026	2435	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2436	25.05.2026	2436	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2437	22.05.2026	2437	dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2438	25.05.2026	2438	dz. 20/4 AR. 1 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJ, SW lub SU ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2439	22.05.2026	2439	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2440	25.05.2026	2440	ul. Zagony 28a	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
2441	25.05.2026	2441	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2442	25.05.2026	2442	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2443	25.05.2026	2443	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

2444	25.05.2026	2444	dz. 2/83 AR. 34 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2445	25.05.2026	2445	dz. 10/10 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/16 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/18 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/20 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/22 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/23 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/24 AR. 6 ob. Strachowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2446	25.05.2026	2446	dz. 10/10 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/16 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/18 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/20 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/22 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/23 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/24 AR. 6 ob. Strachowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2447	25.05.2026	2447	dz. 10/10 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/16 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/18 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/20 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/22 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/23 AR. 6 ob. Strachowice, dz. 10/24 AR. 6 ob. Strachowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2448	25.05.2026	2448	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2449	25.05.2026	2449	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2450	25.05.2026	2450	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2451	25.05.2026	2451	dz. 2/82 AR. 34 ob. Żerniki, dz. 2/38 AR. 34 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2452	25.05.2026	2452	dz. 20/4 AR. 1 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJ, SW lub SU ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2453	25.05.2026	2453	dz. 20/4 AR. 1 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJ, SW lub SU ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2454	25.05.2026	2454	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
2455	25.05.2026	2455	dz. 3/1 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 3/2 AR. 23 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2456	25.05.2026	2456	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2457	25.05.2026	2457	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2458	25.05.2026	2458	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2459	25.05.2026	2459	dz. 5/14 AR. 5 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2460	22.05.2026	2460	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2461	22.05.2026	2461	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2462	25.05.2026	2462	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2463	25.05.2026	2463	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2464	25.05.2026	2464	dz. 199/5 AR. 15 ob. Różanka, dz. 199/4 AR. 15 ob. Różanka, dz. 31/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 31/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 30/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 30/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanych w uwadze działek ewidencyjnych na teren zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych na teren zieleni ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez częściową zmianę strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną 3138SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
2465	25.05.2026	2465	dz. 12/1 AR. 2 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2466	22.05.2026	2466	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2467	25.05.2026	2467	dz. 10/4 AR. 15 ob. Muchobór Mały, dz. 10/5 AR. 15 ob. Muchobór Mały, dz. 10/6 AR. 15 ob. Muchobór Mały, dz. 11/4 AR. 15 ob. Muchobór Mały, dz. 11/5 AR. 15 ob. Muchobór Mały, dz. 11/6 AR. 15 ob. Muchobór Mały	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2468	22.05.2026	2468	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2469	22.05.2026	2469	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2470	25.05.2026	2470	dz. 5/15 AR. 15 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

2471	22.05.2026	2471	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2472	25.05.2026	2472	dz. 24/1 AR. 3 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2473	22.05.2026	2473	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2474	25.05.2026	2474	dz. 13/1 AR. 3 ob. Grabiszyn, dz. 13/2 AR. 3 ob. Grabiszyn, dz. 13/3 AR. 3 ob. Grabiszyn, dz. 13/4 AR. 3 ob. Grabiszyn, dz. 13/5 AR. 3 ob. Grabiszyn, dz. 13/6 AR. 3 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez pozostawienie strefy SP dopuszczającej przeznaczenie usługowe, w tym składy i magazyny oraz produkcję.
2475	22.05.2026	2475	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2476	25.05.2026	2476	dz. 35/2 AR. 30 ob. Żerniki, dz. 34/3 AR. 30 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2477	22.05.2026	2477	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2478	25.05.2026	2478	dz. 17/7 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 17/6 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 17/8 AR. 5 ob. Strachowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2479	22.05.2026	2479	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2480	25.05.2026	2480	dz. 59 AR. 15 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2481	22.05.2026	2481	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2482	25.05.2026	2482	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
2483	22.05.2026	2483	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2484	25.05.2026	2484	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
2485	22.05.2026	2485	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2486	25.05.2026	2486	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
2487	22.05.2026	2487	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2488	22.05.2026	2488	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2489	25.05.2026	2489	dz. 9/4 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżnośc z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2490	22.05.2026	2490	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2491	22.05.2026	2491	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2492	25.05.2026	2492	dz. 9/4 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2493	25.05.2026	2493	dz. 11/3 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2494	22.05.2026	2494	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2495	22.05.2026	2495	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2496	25.05.2026	2496	dz. 11/3 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2497	22.05.2026	2497	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2498	25.05.2026	2498	dz. 12/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2499	22.05.2026	2499	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2500	25.05.2026	2500	dz. 12/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2501	22.05.2026	2501	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2502	25.05.2026	2502	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
2503	22.05.2026	2503	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2504	25.05.2026	2504	strefy 179SI, 2437SW, 2380SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy infrastrukturalnej 179SI na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, poprzez włączenie tego obszaru do strefy 2372SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2505	22.05.2026	2505	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2506	25.05.2026	2506	dz. 7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/8 AR. 2 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2507	25.05.2026	2507	dz. 10 AR. 10 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.

2508	25.05.2026	2508	dz. 10 AR. 10 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
2509	24.05.2026	2509	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2510	24.05.2026	2510	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2511	24.05.2026	2511	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2512	24.05.2026	2512	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
2513	24.05.2026	2513	dz. 120 AR. 20 ob. Osobowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
2514	24.05.2026	2514	dz. 124 AR. 29 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2515	24.05.2026	2515	dz. 120 AR. 20 ob. Osobowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
2516	24.05.2026	2516	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
2517	24.05.2026	2517	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
2518	24.05.2026	2518	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2519	24.05.2026	2519	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2520	24.05.2026	2520	dz. 1/21 AR. 12 ob. Psie Pole; dz. 32/11 AR. 25 ob. Psie Pole; dz. 79/2 AR. 4 ob. Zakrzów; strefy 1329SW, 1345SW, 1390SW, 2843SJ, 1466SW, 52SO, 2759SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref planistycznych SW na strefy planistyczne SO lub SN; zmiany strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ z ustaleniem minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej do 50%; ustalenia dla strefy planistycznej SJ minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej na 75%; włączenia wskazanej nieruchomości do strefy planistycznej SN; wyznaczenia strefy planistycznej SN lub SO na części wskazanego obszaru; zmiany strefy SO na strefę SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SI lub SK jako gwarancji powstania ciągu pieszo-rowerowego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy komunikacyjnej pod pętlę autobusową, ponieważ funkcja komunikacyjna dopuszczona jest w każdej strefie planistycznej i lokalizacja przyszłej pętli autobusowej będzie możliwa na wskazanym w uwadze terenie. Ze względu na poziom szczegółowości dokumentu, w granicach miasta wyznaczono strefami infrastrukturalnymi, jedynie pętle komunikacji tramwajowej oraz obszary węzłów przesiadkowych. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2521	24.05.2026	2521	dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
2522	19.05.2026	2522	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
2523	19.05.2026	2523	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
2524	24.05.2026	2524	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2525	24.05.2026	2525	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2526	24.05.2026	2526	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2527	24.05.2026	2527	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
2528	24.05.2026	2528	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
2529	24.05.2026	2529	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2530	24.05.2026	2530	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2531	24.05.2026	2531	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2532	24.05.2026	2532	dz. 23/32 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 24/1 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 23/2 AR. 11 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2533	25.05.2026	2533	dz. 17/3, 17/4, 18/5, 18/6, 18/3, AR 26, ob. Psie Pole; strefa 1390SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2534	22.05.2026	2534	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2535	22.05.2026	2535	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2536	22.05.2026	2536	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2537	22.05.2026	2537	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2538	22.05.2026	2538	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2539	22.05.2026	2539	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2540	22.05.2026	2540	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2541	22.05.2026	2541	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2542	22.05.2026	2542	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2543	22.05.2026	2543	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2544	22.05.2026	2544	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2545	22.05.2026	2545	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2546	22.05.2026	2546	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2547	22.05.2026	2547	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2548	22.05.2026	2548	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2549	22.05.2026	2549	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2550	22.05.2026	2550	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2551	22.05.2026	2551	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2552	22.05.2026	2552	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2553	22.05.2026	2553	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2554	22.05.2026	2554	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2555	22.05.2026	2555	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2556	22.05.2026	2556	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2557	22.05.2026	2557	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2558	22.05.2026	2558	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2559	22.05.2026	2559	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2560	22.05.2026	2560	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2561	22.05.2026	2561	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2562	22.05.2026	2562	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2563	22.05.2026	2563	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2564	22.05.2026	2564	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2565	22.05.2026	2565	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2566	22.05.2026	2566	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2567	22.05.2026	2567	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2568	22.05.2026	2568	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2569	22.05.2026	2569	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2570	22.05.2026	2570	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2571	22.05.2026	2571	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2572	22.05.2026	2572	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2573	22.05.2026	2573	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2574	22.05.2026	2574	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2575	22.05.2026	2575	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2576	22.05.2026	2576	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2577	22.05.2026	2577	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2578	22.05.2026	2578	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2579	22.05.2026	2579	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2580	22.05.2026	2580	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2581	22.05.2026	2581	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2582	22.05.2026	2582	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2583	22.05.2026	2583	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2584	22.05.2026	2584	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2585	22.05.2026	2585	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2586	22.05.2026	2586	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2587	22.05.2026	2587	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2588	22.05.2026	2588	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2589	22.05.2026	2589	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2590	22.05.2026	2590	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2591	22.05.2026	2591	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2592	22.05.2026	2592	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2593	22.05.2026	2593	strefa 36SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2594	22.05.2026	2594	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2595	22.05.2026	2595	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2596	22.05.2026	2596	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2597	22.05.2026	2597	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2598	22.05.2026	2598	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2599	22.05.2026	2599	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2600	22.05.2026	2600	strefa 36SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2601	22.05.2026	2601	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2602	22.05.2026	2602	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2603	22.05.2026	2603	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2604	22.05.2026	2604	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2605	22.05.2026	2605	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2606	22.05.2026	2606	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2607	22.05.2026	2607	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2608	22.05.2026	2608	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2609	22.05.2026	2609	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2610	22.05.2026	2610	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2611	22.05.2026	2611	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2612	22.05.2026	2612	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

2613	22.05.2026	2613	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2614	22.05.2026	2614	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2615	22.05.2026	2615	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2616	22.05.2026	2616	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2617	22.05.2026	2617	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2618	22.05.2026	2618	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2619	22.05.2026	2619	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2620	22.05.2026	2620	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2621	22.05.2026	2621	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2622	22.05.2026	2622	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2623	22.05.2026	2623	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2624	22.05.2026	2624	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2625	22.05.2026	2625	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2626	25.05.2026	2626	dz. 2/20 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/45 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/63 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/75 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/87 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/97 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/103 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/105 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 6/3 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/43 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 2/58 AR. 22 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref SP i SN na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW z podstawowym profilem funkcjonalnym oraz dodatkowym profilem funkcjonalnym w postaci terenu handlu wielkopowierzchniowego ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2627	22.05.2026	2627	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2628	22.05.2026	2628	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2629	22.05.2026	2629	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2630	22.05.2026	2630	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2631	22.05.2026	2631	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2632	22.05.2026	2632	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

2633	22.05.2026	2633	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2634	22.05.2026	2634	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2635	22.05.2026	2635	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2636	22.05.2026	2636	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2637	22.05.2026	2637	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2638	22.05.2026	2638	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2639	22.05.2026	2639	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2640	22.05.2026	2640	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2641	25.05.2026	2641	dz. 10/1 AR. 21 ob. Widawa, dz. 10/2 AR. 21 ob. Widawa	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2642	25.05.2026	2642	dz. 3/3 AR. 22 ob. Marszowice, dz. 11/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 11/2 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 11/3 AR. 7 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2643	25.05.2026	2643	dz. 2/13 AR. 3 ob. Polanowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2644	25.05.2026	2644	strefa 1434SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2645	22.05.2026	2645	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2646	22.05.2026	2646	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2647	22.05.2026	2647	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2648	22.05.2026	2648	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2649	22.05.2026	2649	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2650	22.05.2026	2650	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2651	22.05.2026	2651	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2652	22.05.2026	2652	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2653	22.05.2026	2653	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

2654	22.05.2026	2654	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2655	22.05.2026	2655	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2656	22.05.2026	2656	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2657	22.05.2026	2657	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2658	22.05.2026	2658	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2659	22.05.2026	2659	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2660	22.05.2026	2660	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2661	22.05.2026	2661	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2662	22.05.2026	2662	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2663	22.05.2026	2663	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2664	22.05.2026	2664	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2665	22.05.2026	2665	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2666	22.05.2026	2666	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2667	22.05.2026	2667	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2668	22.05.2026	2668	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2669	22.05.2026	2669	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2670	22.05.2026	2670	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2671	22.05.2026	2671	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2672	22.05.2026	2672	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2673	22.05.2026	2673	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

2674	25.05.2026	2674	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2675	25.05.2026	2675	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2676	25.05.2026	2676	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2677	25.05.2026	2677	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2678	25.05.2026	2678	strefy 25SK, 3SP, 169SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przesunięcia wskazanej w uwadze strefy planistycznej bliżej linii kolejowej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz brak możliwości, ponieważ strefa ta jest wyznaczona na styku z obszarem kolejowym. Rezerwa w tym przebiegu jest ustalona w planie miejscowym a po stronie gminy Siechnice ma ona zaplanowaną kontynuację. Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze strefy SP i wyznaczenia strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2679	22.05.2026	2679	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2680	22.05.2026	2680	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2681	22.05.2026	2681	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2682	22.05.2026	2682	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2683	22.05.2026	2683	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2684	22.05.2026	2684	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2685	22.05.2026	2685	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2686	22.05.2026	2686	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2687	22.05.2026	2687	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2688	22.05.2026	2688	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2689	22.05.2026	2689	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2690	22.05.2026	2690	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2691	22.05.2026	2691	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2692	22.05.2026	2692	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2693	22.05.2026	2693	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2694	22.05.2026	2694	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2695	22.05.2026	2695	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2696	22.05.2026	2696	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2697	22.05.2026	2697	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2698	22.05.2026	2698	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2699	22.05.2026	2699	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2700	22.05.2026	2700	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2701	22.05.2026	2701	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2702	22.05.2026	2702	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2703	22.05.2026	2703	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2704	22.05.2026	2704	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2705	22.05.2026	2705	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2706	22.05.2026	2706	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2707	22.05.2026	2707	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2708	22.05.2026	2708	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2709	22.05.2026	2709	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2710	22.05.2026	2710	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2711	22.05.2026	2711	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2712	22.05.2026	2712	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2713	22.05.2026	2713	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2714	22.05.2026	2714	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2715	22.05.2026	2715	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2716	22.05.2026	2716	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2717	22.05.2026	2717	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2718	22.05.2026	2718	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2719	22.05.2026	2719	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2720	22.05.2026	2720	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2721	22.05.2026	2721	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2722	22.05.2026	2722	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2723	22.05.2026	2723	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2724	22.05.2026	2724	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2725	22.05.2026	2725	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2726	22.05.2026	2726	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2727	22.05.2026	2727	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2728	22.05.2026	2728	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2729	22.05.2026	2729	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2730	22.05.2026	2730	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2731	22.05.2026	2731	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2732	22.05.2026	2732	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2733	22.05.2026	2733	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2734	22.05.2026	2734	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2735	22.05.2026	2735	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2736	22.05.2026	2736	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2737	22.05.2026	2737	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2738	22.05.2026	2738	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2739	22.05.2026	2739	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

2740	22.05.2026	2740	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2741	22.05.2026	2741	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2742	22.05.2026	2742	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2743	22.05.2026	2743	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
2744	22.05.2026	2744	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2745	22.05.2026	2745	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2746	22.05.2026	2746	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2747	22.05.2026	2747	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2748	22.05.2026	2748	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2749	22.05.2026	2749	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2750	22.05.2026	2750	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2751	22.05.2026	2751	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2752	22.05.2026	2752	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2753	22.05.2026	2753	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2754	22.05.2026	2754	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2755	22.05.2026	2755	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2756	22.05.2026	2756	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2757	22.05.2026	2757	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2758	22.05.2026	2758	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2759	22.05.2026	2759	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2760	22.05.2026	2760	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2761	22.05.2026	2761	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2762	22.05.2026	2762	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2763	22.05.2026	2763	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2764	22.05.2026	2764	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2765	22.05.2026	2765	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2766	22.05.2026	2766	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2767	22.05.2026	2767	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.

2768	22.05.2026	2768	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2769	22.05.2026	2769	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2770	22.05.2026	2770	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2771	22.05.2026	2771	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2772	22.05.2026	2772	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2773	22.05.2026	2773	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
2774	22.05.2026	2774	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2775	22.05.2026	2775	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2776	22.05.2026	2776	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2777	22.05.2026	2777	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2778	22.05.2026	2778	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2779	22.05.2026	2779	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2780	22.05.2026	2780	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2781	22.05.2026	2781	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2782	22.05.2026	2782	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2783	22.05.2026	2783	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2784	22.05.2026	2784	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2785	22.05.2026	2785	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2786	22.05.2026	2786	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2787	22.05.2026	2787	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2788	22.05.2026	2788	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2789	22.05.2026	2789	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2790	22.05.2026	2790	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2791	22.05.2026	2791	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2792	22.05.2026	2792	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2793	22.05.2026	2793	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2794	22.05.2026	2794	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2795	22.05.2026	2795	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2796	22.05.2026	2796	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2797	22.05.2026	2797	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2798	22.05.2026	2798	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2799	22.05.2026	2799	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2800	22.05.2026	2800	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2801	22.05.2026	2801	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2802	22.05.2026	2802	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2803	22.05.2026	2803	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2804	22.05.2026	2804	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.

2805	22.05.2026	2805	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2806	22.05.2026	2806	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2807	22.05.2026	2807	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2808	22.05.2026	2808	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2809	22.05.2026	2809	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2810	22.05.2026	2810	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2811	22.05.2026	2811	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
2812	25.05.2026	2812	dz. 17/2 AR. 3 ob. Strachocin, dz. 17/3 AR. 3 ob. Strachocin	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2813	19.05.2026	2813	dz. 8/2 AR. 10 ob. Psie Pole, dz. 8/4 AR. 10 ob. Psie Pole, dz. 8/7 AR. 10 ob. Psie Pole, dz. 8/16 AR. 10 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SP na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2814	21.05.2026	2814	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2815	25.05.2026	2815	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2816	25.05.2026	2816	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2817	25.05.2026	2817	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2818	25.05.2026	2818	dz. 4/4 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2819	25.05.2026	2819	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW oraz strefy zabudowy śródmiejskiej.
2820	25.05.2026	2820	dz. 11 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2821	25.05.2026	2821	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2822	25.05.2026	2822	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia udziału powierzchni zabudowy, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2823	25.05.2026	2823	dz. 2/87 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/68 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2824	25.05.2026	2824	dz. 1/12 AR. 1 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2825	25.05.2026	2825	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2826	25.05.2026	2826	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2827	25.05.2026	2827	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2828	25.05.2026	2828	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2829	25.05.2026	2829	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2830	25.05.2026	2830	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW oraz strefy zabudowy śródmiejskiej.
2831	25.05.2026	2831	dz. 16/39 AR. 8 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
2832	25.05.2026	2832	dz. 4/4 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2833	25.05.2026	2833	dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2834	25.05.2026	2834	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
2835	25.05.2026	2835	dz. 8 AR. 22 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną oraz parametrów zabudowy.
2836	25.05.2026	2836	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2837	25.05.2026	2837	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2838	25.05.2026	2838	dz. 189/2 AR. 24 ob. Kowale, dz. 189/3 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2839	25.05.2026	2839	dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2840	25.05.2026	2840	dz. 11 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.
2841	25.05.2026	2841	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2842	25.05.2026	2842	dz. 4/4 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2843	25.05.2026	2843	dz. 11 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu.

2844	25.05.2026	2844	dz. 4/3 AR. 2 ob. Gaj, dz. 4/7 AR. 2 ob. Gaj, dz. 7 AR. 2 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2845	25.05.2026	2845	dz. 4/4 AR. 7 ob. Zacisze	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2846	25.05.2026	2846	dz. 21/3 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/13 AR. 10 ob. Stare Miasto, dz. 21/10 AR. 10 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW oraz strefy zabudowy śródmiejskiej.
2847	25.05.2026	2847	dz. 14/7 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2848	20.05.2026	2848	strefy 1329SW, 1345SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2849	25.05.2026	2849	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2850	25.05.2026	2850	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2851	25.05.2026	2851	strefy 56SI, 4SK, 53SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu ul. Libańskiej poprzez zaprojektowanie jej w głębi ogrodów działkowych ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
2852	25.05.2026	2852	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2853	25.05.2026	2853	dz. 20/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 21/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 22/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 37/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 25/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 41/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 43/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 49/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 40/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 5/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 6/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 28/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 8/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 7/1 AR.17 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW, SJ lub SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2854	25.05.2026	2854	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
2855	25.05.2026	2855	dz. 4 AR. 15 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2856	25.05.2026	2856	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2857	25.05.2026	2857	dz. 36/4 AR. 9 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI lub SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2858	25.05.2026	2858	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2859	25.05.2026	2859	strefy 2093SW, 2110SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany granic stref i wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2860	22.05.2026	2860	dz. 17/8 AR. 23 ob. Południe, dz. 17/11 AR. 23 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
2861	21.05.2026	2861	dz. 3/2 AR. 3 ob. Złotniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2862	22.05.2026	2862	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
2863	22.05.2026	2863	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2864	22.05.2026	2864	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2865	17.04.2026	2865	Łącznik Krzycki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2866	22.05.2026	2866	dz. 4/6 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/12 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/88 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/376 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/377 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

2867	21.05.2026	2867	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2868	21.05.2026	2868	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
2869	21.05.2026	2869	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2870	21.05.2026	2870	dz. 13/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2871	24.05.2026	2871	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2872	22.05.2026	2872	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2873	24.05.2026	2873	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2874	24.05.2026	2874	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2875	24.05.2026	2875	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2876	24.05.2026	2876	dz. 12/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2877	24.05.2026	2877	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
2878	24.05.2026	2878	dz. 10 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2879	24.05.2026	2879	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2880	24.05.2026	2880	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2881	25.05.2026	2881	dz. 12/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 12/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 12/5 AR. 10 ob. Polanowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2882	24.05.2026	2882	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2883	24.05.2026	2883	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
2884	25.05.2026	2884	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
2885	25.05.2026	2885	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
2886	25.05.2026	2886	dz. 6/1 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 7/5 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 7/6 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 8/6 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 5/6 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utrzymania linii zabudowy do 40 m, ze względu na uwzględnienie licznych uwag właścicileli działek strefa SJ została powiększona. Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy blizniaczej i szeregowej , ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2887	25.05.2026	2887	dz. 2/127 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/128 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/129 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2888	25.05.2026	2888	dz. 60 AR. 8 ob. Karłowice, dz. 61/2 AR. 8 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2889	22.05.2026	2889	dz. 200/9 AR. 8 ob. Partynice, dz. 1/106 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/110 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/41 AR. 12 ob. Partynice; dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

2890	24.05.2026	2890	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
2891	24.05.2026	2891	dz. 12/1 AR. 14 ob. Różanka, dz. 13/1 AR. 14 ob. Różanka, dz. 10/1 AR. 14 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2892	25.05.2026	2892	dz. 12/1 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżnośc z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2893	24.05.2026	2893	dz. 11/3 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2894	22.05.2026	2894	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
2895	24.05.2026	2895	dz. 9/4 AR. 17 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU i SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
2896	24.05.2026	2896	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
2897	25.05.2026	2897	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2898	25.05.2026	2898	strefa 65SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia wysokości zabudowy ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków.
2899	25.05.2026	2899	dz. 200/9 AR. 8 ob. Partynice, dz. 1/106 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/110 AR. 12 ob. Partynice, dz. 1/41 AR. 12 ob. Partynice; strefy 626SJ, 656SJ, 745 SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2900	25.05.2026	2900	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1737SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2901	25.05.2026	2901	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1737SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2902	25.05.2026	2902	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1737SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2903	25.05.2026	2903	dz. 18 AR. 1 ob. Bartoszowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2904	25.05.2026	2904	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1737SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2905	25.05.2026	2905	strefy 1717SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1737SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2906	25.05.2026	2906	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2907	25.05.2026	2907	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2908	25.05.2026	2908	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2909	25.05.2026	2909	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2910	25.05.2026	2910	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2911	25.05.2026	2911	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2912	25.05.2026	2912	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2913	25.05.2026	2913	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2914	25.05.2026	2914	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2915	25.05.2026	2915	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2916	25.05.2026	2916	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2917	25.05.2026	2917	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2918	25.05.2026	2918	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2919	25.05.2026	2919	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2920	25.05.2026	2920	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2921	25.05.2026	2921	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2922	25.05.2026	2922	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2923	25.05.2026	2923	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2924	25.05.2026	2924	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2925	25.05.2026	2925	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2926	25.05.2026	2926	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2927	25.05.2026	2927	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2928	25.05.2026	2928	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2929	25.05.2026	2929	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2930	25.05.2026	2930	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2931	25.05.2026	2931	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2932	25.05.2026	2932	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

2933	25.05.2026	2933	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2934	25.05.2026	2934	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2935	25.05.2026	2935	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2936	25.05.2026	2936	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2937	25.05.2026	2937	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2938	25.05.2026	2938	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2939	25.05.2026	2939	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2940	25.05.2026	2940	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2941	25.05.2026	2941	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2942	25.05.2026	2942	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2943	25.05.2026	2943	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji teren usług zdrowia ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2944	25.05.2026	2944	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
2945	25.05.2026	2945	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji teren usług zdrowia ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2946	25.05.2026	2946	dz. 9/1 AR. 13 ob. Grabiszyn, dz. 9/2 AR. 13 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia działalności hotelarskiej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2947	25.05.2026	2947	dz. 28 AR. 18 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez umożliwienie prowadzenia działalności usługowej oraz zachowanie parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
2948	25.05.2026	2948	dz. 74 AR. 26 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2949	25.05.2026	2949	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2950	25.05.2026	2950	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
2951	25.05.2026	2951	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2952	25.05.2026	2952	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2953	25.05.2026	2953	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2954	25.05.2026	2954	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

2955	25.05.2026	2955	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2956	25.05.2026	2956	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2957	25.05.2026	2957	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2958	25.05.2026	2958	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2959	25.05.2026	2959	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2960	25.05.2026	2960	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2961	25.05.2026	2961	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2962	25.05.2026	2962	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2963	25.05.2026	2963	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2964	25.05.2026	2964	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2965	25.05.2026	2965	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2966	25.05.2026	2966	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2967	25.05.2026	2967	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
2968	25.05.2026	2968	dz. 12/9 AR. 9 ob. Lipa Piotrowska, dz. 12/14 AR. 9 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2969	25.05.2026	2969	dz. 4/21 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2970	25.05.2026	2970	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

2971	25.05.2026	2971	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2972	25.05.2026	2972	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2973	25.05.2026	2973	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2974	25.05.2026	2974	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2975	25.05.2026	2975	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2976	25.05.2026	2976	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2977	25.05.2026	2977	dz. 4/6 AR. 6 ob. Świniary, dz. 5/4 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
2978	25.05.2026	2978	dz. 5/1 AR. 13 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2979	25.05.2026	2979	dz. 33 AR. 11 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2980	25.05.2026	2980	dz. 78 AR. 13 ob. Leśnica	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2981	25.05.2026	2981	dz. 6/4 AR. 29 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2982	25.05.2026	2982	dz. 14/1 AR. 12 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2983	25.05.2026	2983	dz. 115/2 AR. 5 ob. Wojszyce, dz. 116/2 AR. 5 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2984	25.05.2026	2984	dz. 197 AR.29 ob. Stabłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2985	25.05.2026	2985	dz. 16/7 AR. 22 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2986	25.05.2026	2986	dz. 2 AR. 25 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2987	25.05.2026	2987	dz. 52 AR. 4 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2988	25.05.2026	2988	dz. 15 AR. 8 ob. Borek	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
2989	25.05.2026	2989	dz. 16/4 AR. 15 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2990	25.05.2026	2990	dz. 19 AR. 18 ob. Pilczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2991	25.05.2026	2991	dz. 46/3 AR. 26 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2992	25.05.2026	2992	dz. 215/24 AR. 5 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
2993	25.05.2026	2993	dz. 36/2 AR. 19 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
2994	25.05.2026	2994	dz. 10/3 AR. 4 ob. Tarnogaj	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
2995	25.05.2026	2995	dz. 32/3 AR. 25 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2996	25.05.2026	2996	dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
2997	25.05.2026	2997	dz. 32/3 AR. 25 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
2998	25.05.2026	2998	dz. 6 AR. 2 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności.
2999	25.05.2026	2999	dz. 4/17 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW wraz z proponowanymi parametrami zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3000	25.05.2026	3000	dz. 4/19 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SU wraz z proponowanymi parametrami zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na wybranych osiedlach o szczególnych walorach historycznych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter oraz uwarunkowania konserwatorskie będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3001	25.05.2026	3001	dz. 13 AR. 8 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3002	25.05.2026	3002	dz. 1/2 AR. 9 ob. Kozanów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
3003	25.05.2026	3003	dz. 12 AR. 33 ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3004	25.05.2026	3004	dz. 11/1 AR. 33 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
3005	25.05.2026	3005	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3006	25.05.2026	3006	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3007	25.05.2026	3007	dz. 3/7 AR. 1 ob. Kozanów, dz. 3/15 AR. 1 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, a także ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3008	25.05.2026	3008	dz. 4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 6 AR. 2 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3009	25.05.2026	3009	dz. 22 AR. 25 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
3010	25.05.2026	3010	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji oraz stref aktywności gospodarczej.
3011	25.05.2026	3011	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3012	25.05.2026	3012	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3013	25.05.2026	3013	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3014	25.05.2026	3014	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
3015	25.05.2026	3015	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3016	25.05.2026	3016	dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3017	25.05.2026	3017	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3018	25.05.2026	3018	dz. 56 AR. 21 ob. Zakrzów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SJ.
3019	25.05.2026	3019	dz. 23 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3020	25.05.2026	3020	dz. 17/56 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3021	25.05.2026	3021	dz. 17/72 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/73 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3022	25.05.2026	3022	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3023	25.05.2026	3023	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3024	25.05.2026	3024	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3025	25.05.2026	3025	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3026	25.05.2026	3026	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3027	25.05.2026	3027	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3028	25.05.2026	3028	strefa 2937SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3029	25.05.2026	3029	strefa 2937SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

3030	25.05.2026	3030	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3031	25.05.2026	3031	strefa 52SO	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefy SN i SH ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3032	25.05.2026	3032	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
3033	22.05.2026	3033	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3034	22.05.2026	3034	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3035	22.05.2026	3035	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3036	22.05.2026	3036	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3037	22.05.2026	3037	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3038	22.05.2026	3038	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3039	22.05.2026	3039	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3040	22.05.2026	3040	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3041	22.05.2026	3041	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3042	22.05.2026	3042	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3043	22.05.2026	3043	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3044	22.05.2026	3044	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3045	22.05.2026	3045	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3046	22.05.2026	3046	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3047	22.05.2026	3047	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3048	22.05.2026	3048	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3049	22.05.2026	3049	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3050	22.05.2026	3050	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3051	22.05.2026	3051	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3052	22.05.2026	3052	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3053	22.05.2026	3053	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3054	22.05.2026	3054	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3055	22.05.2026	3055	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3056	22.05.2026	3056	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3057	22.05.2026	3057	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3058	22.05.2026	3058	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3059	22.05.2026	3059	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3060	22.05.2026	3060	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3061	22.05.2026	3061	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3062	22.05.2026	3062	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3063	22.05.2026	3063	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3064	22.05.2026	3064	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3065	22.05.2026	3065	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3066	22.05.2026	3066	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3067	22.05.2026	3067	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3068	22.05.2026	3068	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3069	22.05.2026	3069	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3070	22.05.2026	3070	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3071	22.05.2026	3071	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3072	22.05.2026	3072	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3073	22.05.2026	3073	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3074	22.05.2026	3074	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3075	22.05.2026	3075	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3076	22.05.2026	3076	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3077	22.05.2026	3077	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3078	22.05.2026	3078	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3079	22.05.2026	3079	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3080	22.05.2026	3080	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3081	22.05.2026	3081	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3082	22.05.2026	3082	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3083	22.05.2026	3083	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3084	22.05.2026	3084	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3085	22.05.2026	3085	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3086	22.05.2026	3086	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3087	22.05.2026	3087	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3088	22.05.2026	3088	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3089	22.05.2026	3089	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3090	22.05.2026	3090	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3091	22.05.2026	3091	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3092	22.05.2026	3092	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3093	22.05.2026	3093	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3094	22.05.2026	3094	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3095	22.05.2026	3095	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3096	22.05.2026	3096	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3097	22.05.2026	3097	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3098	22.05.2026	3098	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3099	22.05.2026	3099	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3100	22.05.2026	3100	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3101	22.05.2026	3101	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3102	22.05.2026	3102	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3103	22.05.2026	3103	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3104	22.05.2026	3104	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3105	22.05.2026	3105	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3106	22.05.2026	3106	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3107	22.05.2026	3107	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3108	22.05.2026	3108	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3109	22.05.2026	3109	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3110	22.05.2026	3110	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3111	22.05.2026	3111	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3112	22.05.2026	3112	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3113	22.05.2026	3113	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3114	22.05.2026	3114	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3115	22.05.2026	3115	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3116	22.05.2026	3116	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3117	22.05.2026	3117	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3118	22.05.2026	3118	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3119	22.05.2026	3119	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3120	22.05.2026	3120	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3121	22.05.2026	3121	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3122	22.05.2026	3122	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3123	22.05.2026	3123	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3124	22.05.2026	3124	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3125	22.05.2026	3125	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3126	22.05.2026	3126	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3127	22.05.2026	3127	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3128	22.05.2026	3128	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3129	22.05.2026	3129	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3130	22.05.2026	3130	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3131	22.05.2026	3131	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3132	22.05.2026	3132	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3133	22.05.2026	3133	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3134	22.05.2026	3134	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3135	22.05.2026	3135	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3136	22.05.2026	3136	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3137	22.05.2026	3137	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3138	22.05.2026	3138	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3139	22.05.2026	3139	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3140	22.05.2026	3140	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3141	22.05.2026	3141	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3142	22.05.2026	3142	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3143	22.05.2026	3143	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3144	22.05.2026	3144	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3145	22.05.2026	3145	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3146	22.05.2026	3146	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3147	22.05.2026	3147	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3148	22.05.2026	3148	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3149	22.05.2026	3149	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3150	22.05.2026	3150	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3151	22.05.2026	3151	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3152	22.05.2026	3152	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3153	22.05.2026	3153	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3154	22.05.2026	3154	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3155	22.05.2026	3155	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3156	22.05.2026	3156	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3157	22.05.2026	3157	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3158	22.05.2026	3158	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3159	22.05.2026	3159	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3160	22.05.2026	3160	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3161	22.05.2026	3161	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3162	22.05.2026	3162	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3163	22.05.2026	3163	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3164	22.05.2026	3164	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3165	22.05.2026	3165	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3166	22.05.2026	3166	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3167	22.05.2026	3167	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3168	22.05.2026	3168	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3169	22.05.2026	3169	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3170	22.05.2026	3170	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3171	22.05.2026	3171	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3172	22.05.2026	3172	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3173	22.05.2026	3173	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

3174	22.05.2026	3174	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3175	22.05.2026	3175	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3176	22.05.2026	3176	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3177	22.05.2026	3177	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3178	22.05.2026	3178	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
3179	22.05.2026	3179	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3180	22.05.2026	3180	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3181	22.05.2026	3181	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3182	22.05.2026	3182	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3183	22.05.2026	3183	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3184	22.05.2026	3184	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3185	22.05.2026	3185	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3186	22.05.2026	3186	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3187	22.05.2026	3187	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3188	22.05.2026	3188	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3189	22.05.2026	3189	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3190	22.05.2026	3190	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3191	22.05.2026	3191	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3192	22.05.2026	3192	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3193	22.05.2026	3193	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3194	22.05.2026	3194	strefa 36SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3195	22.05.2026	3195	rejon ul. Orzechowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3196	22.05.2026	3196	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3197	22.05.2026	3197	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3198	22.05.2026	3198	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3199	22.05.2026	3199	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3200	22.05.2026	3200	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3201	22.05.2026	3201	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3202	22.05.2026	3202	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3203	22.05.2026	3203	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3204	22.05.2026	3204	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3205	22.05.2026	3205	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3206	22.05.2026	3206	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3207	22.05.2026	3207	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3208	22.05.2026	3208	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3209	22.05.2026	3209	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3210	22.05.2026	3210	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3211	22.05.2026	3211	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3212	22.05.2026	3212	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3213	22.05.2026	3213	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3214	22.05.2026	3214	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3215	22.05.2026	3215	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3216	22.05.2026	3216	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3217	22.05.2026	3217	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3218	22.05.2026	3218	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3219	22.05.2026	3219	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3220	22.05.2026	3220	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3221	22.05.2026	3221	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3222	22.05.2026	3222	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3223	22.05.2026	3223	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3224	22.05.2026	3224	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3225	22.05.2026	3225	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3226	22.05.2026	3226	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3227	22.05.2026	3227	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3228	22.05.2026	3228	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3229	22.05.2026	3229	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3230	22.05.2026	3230	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3231	22.05.2026	3231	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3232	22.05.2026	3232	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3233	22.05.2026	3233	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3234	22.05.2026	3234	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3235	22.05.2026	3235	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3236	22.05.2026	3236	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3237	22.05.2026	3237	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3238	22.05.2026	3238	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3239	22.05.2026	3239	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3240	22.05.2026	3240	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3241	22.05.2026	3241	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3242	22.05.2026	3242	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3243	22.05.2026	3243	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3244	22.05.2026	3244	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3245	22.05.2026	3245	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3246	22.05.2026	3246	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3247	22.05.2026	3247	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3248	22.05.2026	3248	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3249	22.05.2026	3249	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3250	22.05.2026	3250	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3251	22.05.2026	3251	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3252	22.05.2026	3252	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3253	22.05.2026	3253	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3254	22.05.2026	3254	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3255	22.05.2026	3255	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3256	22.05.2026	3256	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3257	22.05.2026	3257	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3258	22.05.2026	3258	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3259	22.05.2026	3259	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3260	22.05.2026	3260	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3261	22.05.2026	3261	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3262	22.05.2026	3262	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3263	22.05.2026	3263	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3264	22.05.2026	3264	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3265	22.05.2026	3265	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3266	22.05.2026	3266	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3267	22.05.2026	3267	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3268	22.05.2026	3268	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3269	22.05.2026	3269	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3270	22.05.2026	3270	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia obszaru na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (objęcie strefą SJ), niedopuszczenia przeznaczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, wyznaczenia drogi dojazdowej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3271	22.05.2026	3271	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3272	22.05.2026	3272	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3273	22.05.2026	3273	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3274	22.05.2026	3274	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3275	22.05.2026	3275	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3276	22.05.2026	3276	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3277	22.05.2026	3277	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3278	22.05.2026	3278	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3279	22.05.2026	3279	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3280	22.05.2026	3280	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3281	22.05.2026	3281	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3282	22.05.2026	3282	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3283	22.05.2026	3283	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3284	22.05.2026	3284	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3285	22.05.2026	3285	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3286	22.05.2026	3286	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3287	22.05.2026	3287	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3288	22.05.2026	3288	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3289	22.05.2026	3289	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3290	22.05.2026	3290	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3291	22.05.2026	3291	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3292	22.05.2026	3292	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3293	22.05.2026	3293	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3294	22.05.2026	3294	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3295	22.05.2026	3295	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3296	22.05.2026	3296	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3297	22.05.2026	3297	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3298	22.05.2026	3298	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia obszaru na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (objęcie strefą SJ), niedopuszczenia przeznaczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, wyznaczenia drogi dojazdowej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3299	22.05.2026	3299	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3300	22.05.2026	3300	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3301	22.05.2026	3301	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3302	22.05.2026	3302	strefa 36SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia obszaru na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (objęcie strefą SJ) oraz niedopuszczenia przeznaczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3303	22.05.2026	3303	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3304	22.05.2026	3304	strefa 36SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru oraz niedopuszczenia przeznaczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3305	22.05.2026	3305	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3306	22.05.2026	3306	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3307	22.05.2026	3307	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3308	22.05.2026	3308	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3309	22.05.2026	3309	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3310	22.05.2026	3310	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3311	22.05.2026	3311	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3312	22.05.2026	3312	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3313	22.05.2026	3313	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3314	22.05.2026	3314	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3315	22.05.2026	3315	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3316	22.05.2026	3316	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3317	22.05.2026	3317	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3318	22.05.2026	3318	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3319	22.05.2026	3319	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3320	22.05.2026	3320	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3321	22.05.2026	3321	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3322	22.05.2026	3322	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3323	22.05.2026	3323	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3324	22.05.2026	3324	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3325	22.05.2026	3325	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3326	22.05.2026	3326	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3327	22.05.2026	3327	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3328	22.05.2026	3328	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3329	22.05.2026	3329	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3330	22.05.2026	3330	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3331	22.05.2026	3331	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3332	22.05.2026	3332	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3333	22.05.2026	3333	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3334	22.05.2026	3334	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3335	22.05.2026	3335	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3336	22.05.2026	3336	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3337	22.05.2026	3337	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3338	22.05.2026	3338	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3339	22.05.2026	3339	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3340	22.05.2026	3340	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3341	22.05.2026	3341	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3342	22.05.2026	3342	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3343	22.05.2026	3343	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3344	22.05.2026	3344	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3345	22.05.2026	3345	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3346	22.05.2026	3346	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3347	22.05.2026	3347	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3348	22.05.2026	3348	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3349	22.05.2026	3349	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3350	22.05.2026	3350	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3351	22.05.2026	3351	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3352	22.05.2026	3352	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3353	22.05.2026	3353	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3354	22.05.2026	3354	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3355	22.05.2026	3355	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3356	22.05.2026	3356	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3357	22.05.2026	3357	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3358	22.05.2026	3358	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3359	22.05.2026	3359	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3360	24.05.2026	3360	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3361	24.05.2026	3361	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3362	24.05.2026	3362	strefa 5SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3363	24.05.2026	3363	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3364	24.05.2026	3364	strefa 59SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3365	24.05.2026	3365	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3366	24.05.2026	3366	dz. 10/4 AR. 18 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3367	25.05.2026	3367	dz. 37 AR. 22 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3368	24.05.2026	3368	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3369	24.05.2026	3369	strefa 3726SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3370	24.05.2026	3370	dz. 23/32 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 24/1 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 23/2 AR. 11 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3371	24.05.2026	3371	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
3372	24.05.2026	3372	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3373	24.05.2026	3373	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3374	24.05.2026	3374	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3375	24.05.2026	3375	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3376	24.05.2026	3376	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3377	24.05.2026	3377	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3378	24.05.2026	3378	dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

3379	24.05.2026	3379	strefa 383SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3380	24.05.2026	3380	strefa 1493SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3381	24.05.2026	3381	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3382	24.05.2026	3382	działki w strefie 165SO, na zachów od ul. Janowskiej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowe nieruchomości znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3383	24.05.2026	3383	dz. 23/32 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 24/1 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 23/2 AR. 11 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3384	24.05.2026	3384	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3385	24.05.2026	3385	dz. 20/1 AR. 27 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
3386	24.05.2026	3386	rejon ul. Szpitalnej oraz Dworca Świebodzkiego	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zawężenia rezerwy na poprowadzenie Alei Śródmieścia Południowego ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Ulica ta należy do podstawowego układu drogowego Wrocławia i jest ważna zarówno dla usprawnień drogowych jak i dla komunikacji zbiorowej. W pozostałym zakresie dotyczącym ekranów akustycznych, miejsc postojowych czy zieleni nie uwzględniono, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3387	24.05.2026	3387	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3388	24.05.2026	3388	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3389	24.05.2026	3389	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3390	24.05.2026	3390	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3391	24.05.2026	3391	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3392	24.05.2026	3392	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3393	24.05.2026	3393	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3394	24.05.2026	3394	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3395	24.05.2026	3395	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3396	24.05.2026	3396	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3397	24.05.2026	3397	dz. 8/1 AR. 18 ob. Pawłowice, dz. 13 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
3398	24.05.2026	3398	dz. 8/1 AR. 18 ob. Pawłowice, dz. 13 AR. 18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

3399	24.05.2026	3399	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3400	24.05.2026	3400	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
3401	24.05.2026	3401	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3402	24.05.2026	3402	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3403	24.05.2026	3403	dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3404	24.05.2026	3404	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3405	24.05.2026	3405	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3406	24.05.2026	3406	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3407	24.05.2026	3407	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3408	24.05.2026	3408	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3409	24.05.2026	3409	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3410	25.05.2026	3410	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia z wskazanych w uwadze stref planistycznych SW stref SN lub SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3411	25.05.2026	3411	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3412	25.05.2026	3412	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3413	24.05.2026	3413	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3414	24.05.2026	3414	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3415	24.05.2026	3415	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
3416	24.05.2026	3416	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3417	24.05.2026	3417	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3418	24.05.2026	3418	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3419	25.05.2026	3419	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
3420	25.05.2026	3420	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3421	25.05.2026	3421	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3422	25.05.2026	3422	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3423	25.05.2026	3423	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3424	25.05.2026	3424	dz. 12/1 AR. 7 ob. Stabłowice, dz. 13/2 AR. 7 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3425	25.05.2026	3425	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3426	25.05.2026	3426	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3427	25.05.2026	3427	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3428	25.05.2026	3428	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3429	24.05.2026	3429	dz. 17/1 AR. 16 ob. Grbiszyn, dz. 16/1 AR. 16 ob. Grbiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3430	22.05.2026	3430	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3431	25.05.2026	3431	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3432	25.05.2026	3432	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
3433	25.05.2026	3433	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3434	25.05.2026	3434	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
3435	25.05.2026	3435	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3436	25.05.2026	3436	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3437	25.05.2026	3437	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3438	25.05.2026	3438	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
3439	25.05.2026	3439	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
3440	25.05.2026	3440	strefa 3762SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3441	24.05.2026	3441	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3442	25.05.2026	3442	dz. 10/1 AR. 15 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3443	25.05.2026	3443	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3444	25.05.2026	3444	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3445	25.05.2026	3445	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3446	25.05.2026	3446	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3447	25.05.2026	3447	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3448	25.05.2026	3448	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3449	25.05.2026	3449	dz. 4/121 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/122 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/62 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/60 AR. 42 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK.

3450	25.05.2026	3450	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3451	19.05.2026	3451	dz. 1/44 AR. 11 ob. Poświętne, dz. 1/45 AR. 11 ob. Poświętne	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3452	25.05.2026	3452	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3453	25.05.2026	3453	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3454	23.05.2026	3454	dz. 53 AR. 10 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.
3455	22.05.2026	3455	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3456	22.05.2026	3456	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3457	22.05.2026	3457	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3458	25.05.2026	3458	strefa 5SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3459	22.05.2026	3459	dz. 40/6 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3460	22.05.2026	3460	dz. 44/2 AR. 2 ob. Strachocin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3461	22.05.2026	3461	dz. 2/1 AR. 6 ob. Tarnogaj, dz. 3/1 AR. 6 ob. Tarnogaj, dz. 3/2 AR. 6 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3462	21.05.2026	3462	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej.
3463	22.05.2026	3463	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3464	22.05.2026	3464	dz. 37/18 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 44 AR. 8 ob. Krzyki, dz. 45 AR. 8 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznych SN oraz SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3465	22.05.2026	3465	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3466	22.05.2026	3466	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3467	22.05.2026	3467	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszcznia żadnej zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3468	21.05.2026	3468	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3469	22.05.2026	3469	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3470	22.05.2026	3470	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3471	22.05.2026	3471	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3472	22.05.2026	3472	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3473	22.05.2026	3473	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3474	22.05.2026	3474	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3475	22.05.2026	3475	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3476	25.05.2026	3476	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3477	22.05.2026	3477	dz. 15/1 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/2 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/3 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/5 AR. 5 ob. Jagodno	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3478	22.05.2026	3478	dz. 15/1 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/2 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/3 AR. 5 ob. Jagodno, dz. 15/5 AR. 5 ob. Jagodno	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3479	21.05.2026	3479	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

3480	25.05.2026	3480	dz. 3/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/10 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/30 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/31 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/12 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/32 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/33 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/34 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/29 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/28 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/27 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/35 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/26 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW, korektę zasięgu strefy planistycznej SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3481	25.05.2026	3481	dz. 3/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/10 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/30 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/31 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/12 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/32 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/33 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/34 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/29 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/28 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/27 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/35 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/26 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW, korektę zasięgu strefy planistycznej SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3482	25.05.2026	3482	dz. 29/16 AR. 22 ob. Widawa, dz. 29/2 AR. 22 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3483	25.05.2026	3483	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3484	25.05.2026	3484	strefy 3348SW, 3351SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SW i SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3485	25.05.2026	3485	dz. 3/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/10 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/30 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/31 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/12 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/32 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/33 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/34 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/29 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/28 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/27 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/35 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/26 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW, korektę zasięgu strefy planistycznej SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3486	25.05.2026	3486	dz. 2/5 AR. 12 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3487	25.05.2026	3487	dz. 3 AR. 16 ob. Rędzin, dz. 8/3 AR. 16 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3488	25.05.2026	3488	dz. 76/2 AR. 9 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3489	22.05.2026	3489	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3490	22.05.2026	3490	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3491	22.05.2026	3491	dz. 1/8 AR. 9 ob. Zalesie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3492	22.05.2026	3492	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3493	21.05.2026	3493	dz. 29/2 AR. 18 ob. Zakrzów, dz. 30/1 AR. 18 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie rozszerzenie profilu dodatkowego o teren składów i magazynów rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez pozostawienie strefy planistycznej SU oraz części parametrów zabudowy.
3494	22.05.2026	3494	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3495	22.05.2026	3495	dz. 3/3 AR. 25 ob. Południe, dz. 3/4 AR. 25 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez utrzymanie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3496	21.05.2026	3496	dz. 8/2 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie uwzględnienia wymienionej działki w zakresie planowania zabudowy jednorodzinnej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3497	22.05.2026	3497	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3498	22.05.2026	3498	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3499	22.05.2026	3499	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3500	22.05.2026	3500	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3501	25.05.2026	3501	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3502	21.05.2026	3502	strefa 841SJ	Uwzględniona	Uwzględniono w zakresie dopuszczenia możliwości realizacji usług, w tym usług zdrowia.
3503	21.05.2026	3503	rejon ul. Żelaznej, Jemiołowej oraz budynku po V Liceum przy ul. Grochowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

3504	22.05.2026	3504	dz. 67/1 AR. 12 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia funkcji mieszkalnej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3505	22.05.2026	3505	dz. 237 AR. 23 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3506	22.05.2026	3506	strefa 79SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3507	21.05.2026	3507	dz. 6/20 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/33 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/34 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/48 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3508	22.05.2026	3508	dz. 13/8 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3509	22.05.2026	3509	dz. 11 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, usługowa, aktywność gospodarcza, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wydzieleń wewnętrznych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3510	21.05.2026	3510	dz. 6/13 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany ze strefy gospodarczej SP na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3511	25.05.2026	3511	AR. 1 ob. Swojczyce, AR. 2 ob. Swojczyce, AR. 17 ob. Swojczyce, AR. 18 ob. Swojczyce; Trasa Olimpijska w obowiązującym Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia zmian w układzie komunikacyjnym, przeznaczenia pod funkcję uprawy roli oraz przeznaczenia części wskazanego obszaru pod funkcję mieszkaniową, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3512	22.05.2026	3512	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
3513	25.05.2026	3513	dz. 34, 31/4, 30, 6/9, 6/15, 54, 4, 5/4 AR. 10 ob. Kowale, dz. 69, 68, 67, 66, 65, 16/2, 15/2, 14, 20, 22, 24, 13, 12, 11, 10, 7, 5, 2, 35/2, 4, 3, 1 AR. 11 ob. Kowale, dz. 38, 35/2, 35/1, 12, 5, 11/3, 34/2, 119, 32, 31, 13/2, 13/1, 14, 28, 19, 30/1, 29, 27/6, 15/3, 3, 16, 17/2, 23/2, 22, 21/5, 18, 20/2 AR. 7 ob. Kowale, dz. 4, 2, 1/2, 3, 5, 10, 9/2, 9/1, 6 AR. 12 ob. Kowale, dz. 69/2, 67/2, 66/2, 65/2, 61/2, 60/2, 59/2, 56/2, 55/2, 52/2, 51/2, 48/2, 42/2 AR. 4 ob. Kowale, dz. 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 18, 17/2, 16/2, 15/2, 14/2, 13/2, 26 AR. 3 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego. Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z budowy/ przedłużenia innych dróg o niższej klasie ze względu na zbyt dużą szczegółowość oraz brak odniesień w POG do kwestii realizacyjnych inwestycji drogowych.
3514	25.05.2026	3514	dz. 1/26 AR. 20 ob. Kowale; dz. 1/6 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 3 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/6 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 1/9 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/5 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/4 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/3 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/2 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 4/1 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 95 AR. 5 ob. Zalesie, dz. 1/1 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 1/2 AR. 6 ob. Zalesie, dz. 1/2 AR. 10 ob. Zalesie; dz. 2 AR. 20 ob. Kowale, dz. 1/2 AR. 1 ob. Zalesie, dz. 2 AR. 1 ob. Zalesie, dz. 1/2 AR. 2 ob. Zalesie, dz. 2 AR. 2 ob. Zalesie; dz. 3/7 AR. 1 ob. Zalesie, dz. 3 AR. 2 ob. Zalesie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie realizacji połączenia Alei Wielkiej Wyspy z Aleją Północną w formie tunelu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny jest dokumentem planistycznym i nie odnosi się do kwestii realizacyjnych inwestycji drogowych. Wskazane połączenie zostało ujęte na schemacie podstawowego układu drogowego jako korytarz perspektywiczny. Korytarze perspektywiczne stanowią rezerwę terenową przeznaczoną na dalszy horyzont czasowy. Ich realizacja może zostać rozważana w przyszłości w przypadku wystąpienia potrzeby dodatkowego usprawnienia systemu transportowego.
3515	25.05.2026	3515	dz. 8 AR 1 ob. Swojczyce; dz. 9 AR 1 ob. Swojczyce; dz. 13 AR 1 ob. Swojczyce; dz. 19 AR 1 ob. Swojczyce; dz. 20 AR 1 ob. Swojczyce; dz. 1/1 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 2/1 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 3/1 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 9 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 10/11 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 37/1 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 37/3 AR 18 ob. Swojczyce; dz. 1 AR 10 ob. Kowale; dz. 85 AR 11 ob. Kowale; dz. 1/2 AR 12 ob. Kowale; dz. 29/3 AR 12 ob. Kowale; dz. 30/3 AR 12 ob. Kowale; dz. 77/1 AR 12 ob. Kowale; dz. 78/1 AR 12 ob. Kowale; dz. 85/2 AR 12 ob. Kowale; dz. 118 AR 12 ob. Kowale; dz. 1 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/1 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/3 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/4 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/5 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/6 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/7 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/20 AR 13 ob. Kowale; dz. 2/21 AR 13 ob. Kowale; dz. 3 AR 13 ob. Kowale; dz. 5 AR 13 ob. Kowale; dz. 6 AR 13 ob. Kowale; dz. 20 AR 13 ob. Kowale; dz. 29/7 AR 13 ob. Kowale; dz. 29/8 AR 13 ob. Kowale; dz. 29/9 AR 13 ob. Kowale; dz. 30/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 30/3 AR 13 ob. Kowale; dz. 30/4 AR 13 ob. Kowale; dz. 31/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 32/1 AR 13 ob. Kowale; dz. 32/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 32/3 AR 13 ob. Kowale; dz. 33/1 AR 13 ob. Kowale; dz. 33/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 33/3 AR 13 ob. Kowale; dz. 33/4 AR 13 ob. Kowale; dz. 45/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 47 AR 13 ob. Kowale; dz. 48 AR 13 ob. Kowale; dz. 50 AR 13 ob. Kowale; dz. 64/2 AR 13 ob. Kowale; dz. 64/3 AR 13 ob. Kowale; dz. 65 AR 13 ob. Kowale; dz. 1/1 AR 14 ob. Kowale; dz. 2/1 AR 14 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dołączenia części spośród wskazanych działek do stref komunikacyjnych lub zieleni i rekreacji, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Uwzględniono poprzez zachowanie wskazanych profili przeznaczeń dla części wymienionych działek.
3516	25.05.2026	3516	dz. 76 AR. 11 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3517	25.05.2026	3517	dz. 103/5 AR. 7 ob. Kowale	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3518	25.05.2026	3518	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3519	19.05.2026	3519	dz. 43 AR. 19 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3520	22.05.2026	3520	dz. 16/4 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 16/5 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 16/6 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 16/7 AR. 35 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanego obszaru na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3521	22.05.2026	3521	dz. 6 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 7/12 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 7/11 AR. 1 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3522	22.05.2026	3522	dz. 20/1 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/2 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/3 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/5 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/6 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/7 AR. 2 ob. Jerzmanowo (działki po podziale)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3523	25.05.2026	3523	dz. 4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 6 AR. 2 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW oraz strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3524	22.05.2026	3524	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3525	22.05.2026	3525	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3526	22.05.2026	3526	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3527	22.05.2026	3527	zgodnie z załącznikiem do uwagi 9/3, 10, 9/5, 9/4, 8/5, 11/3, 22/4, 22/3, 8/4, 11/2, 11/4, 7/4, 6/2, 5/2, 4/2, 3/2, 20/36, 20/26, 20/39, 20/40, 20/49, 20/48, 20/14, 22/4 AR. 7 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze stref planistycznych SJ i SU na strefę SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3528	22.05.2026	3528	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3529	22.05.2026	3529	dz. 2 AR. 12 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3530	22.05.2026	3530	Trasa Swojczycka w obowiązującym Studium 2018 i strefa 1098SW; strefa 1098SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3531	22.05.2026	3531	dz. 76 AR. 3 ob. Zgorzelisko, dz. 8 AR. 8 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJ ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3532	22.05.2026	3532	dz. 6 AR. 6 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanej w uwadze nieruchomości strefą SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3533	22.05.2026	3533	dz. 12/1 AR. 8 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3534	22.05.2026	3534	dz. 1/18 AR. 2 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3535	22.05.2026	3535	dz. 1/19 AR. 2 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3536	22.05.2026	3536	dz. 6 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną z usługami towarzyszącymi ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3537	22.05.2026	3537	dz. 20/1 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/2 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/3 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/4 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/5 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/6 AR. 2 ob. Jerzmanowo, dz. 20/7 AR. 2 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3538	22.05.2026	3538	dz. 7/11 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 7/12 AR. 1 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3539	25.05.2026	3539	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3540	25.05.2026	3540	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3541	25.05.2026	3541	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3542	25.05.2026	3542	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3543	25.05.2026	3543	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3544	25.05.2026	3544	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3545	25.05.2026	3545	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3546	25.05.2026	3546	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3547	25.05.2026	3547	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3548	25.05.2026	3548	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3549	25.05.2026	3549	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3550	25.05.2026	3550	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3551	25.05.2026	3551	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3552	25.05.2026	3552	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3553	25.05.2026	3553	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3554	25.05.2026	3554	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3555	25.05.2026	3555	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3556	25.05.2026	3556	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3557	25.05.2026	3557	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3558	25.05.2026	3558	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3559	25.05.2026	3559	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3560	25.05.2026	3560	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3561	25.05.2026	3561	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3562	25.05.2026	3562	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3563	25.05.2026	3563	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3564	25.05.2026	3564	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3565	25.05.2026	3565	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3566	25.05.2026	3566	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3567	25.05.2026	3567	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3568	25.05.2026	3568	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3569	25.05.2026	3569	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3570	25.05.2026	3570	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3571	25.05.2026	3571	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3572	25.05.2026	3572	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3573	25.05.2026	3573	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3574	25.05.2026	3574	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3575	25.05.2026	3575	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3576	25.05.2026	3576	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3577	25.05.2026	3577	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3578	25.05.2026	3578	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3579	25.05.2026	3579	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3580	25.05.2026	3580	dz. 13/8 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3581	25.05.2026	3581	dz. 3/35 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 3/16 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3582	25.05.2026	3582	dz. 3/35 AR. 2 ob. Tarnogaj, dz. 3/16 AR. 2 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3583	25.05.2026	3583	dz. 6 AR. 15 ob. Brochów, dz. 7 AR. 15 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3584	25.05.2026	3584	dz. 6 AR. 15 ob. Brochów, dz. 7 AR. 15 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3585	25.05.2026	3585	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3586	25.05.2026	3586	strefy 830SN, 787SN, 45SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3587	25.05.2026	3587	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3588	25.05.2026	3588	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3589	25.05.2026	3589	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3590	25.05.2026	3590	dz. 3/1, 3/2, 3/3 AR.27 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3591	25.05.2026	3591	dz. 12/4, 12/5, 12/6, 12/10, 12/11, 12/12, 28/3, 28/2, 28/1, 12/3, 12/2, 12/6, obręb Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU, SR, SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3592	25.05.2026	3592	dz. 11/1, 11/2, 12/1, 12/2, 71/1 AR.18 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3593	25.05.2026	3593	dz. 18/2 AR.3 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia strefy planistycznej SJ do połowy przedmiotowej działki, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3594	25.05.2026	3594	dz. 3/1, 3/2, 3/3 AR.27 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3595	25.05.2026	3595	dz. 25/3 AR.16 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia strefy wyłącznie na usługi sportu i rekreacji ponieważ przeznaczenia te zawierają się w profilu dodatkowym strefy SN - zieleni i rekreacji a modyfikowanie przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy jest niezgodne z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3596	25.05.2026	3596	dz. 25/8 AR. 25 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3597	25.05.2026	3597	dz. 23/7 AR.16 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia strefy wyłącznie na usługi sportu i rekreacji ponieważ przeznaczenia te zawierają się w profilu dodatkowym strefy SN - zieleni i rekreacji a modyfikowanie przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy jest niezgodne z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3598	25.05.2026	3598	dz. 24/5 AR.16 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia strefy wyłącznie na usługi sportu i rekreacji ponieważ przeznaczenia te zawierają się w profilu dodatkowym strefy SN - zieleni i rekreacji a modyfikowanie przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy jest niezgodne z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

3599	25.05.2026	3599	strefa 11SH	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3600	25.05.2026	3600	strefa 11SH	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3601	25.05.2026	3601	dz. 2/41, AR.35, ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3602	25.05.2026	3602	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3603	25.05.2026	3603	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3604	25.05.2026	3604	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3605	25.05.2026	3605	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3606	25.05.2026	3606	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3607	25.05.2026	3607	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3608	25.05.2026	3608	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3609	25.05.2026	3609	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3610	25.05.2026	3610	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3611	25.05.2026	3611	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3612	25.05.2026	3612	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3613	25.05.2026	3613	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3614	25.05.2026	3614	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3615	25.05.2026	3615	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3616	25.05.2026	3616	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3617	25.05.2026	3617	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3618	25.05.2026	3618	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3619	25.05.2026	3619	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3620	25.05.2026	3620	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3621	25.05.2026	3621	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3622	25.05.2026	3622	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3623	25.05.2026	3623	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3624	25.05.2026	3624	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3625	25.05.2026	3625	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3626	25.05.2026	3626	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3627	25.05.2026	3627	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3628	25.05.2026	3628	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3629	25.05.2026	3629	dz. 10/1 AR.1 ob. Lipa Piotrowska	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3630	25.05.2026	3630	dz. 10/1 AR.1 ob. Lipa Piotrowska	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3631	25.05.2026	3631	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3632	25.05.2026	3632	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3633	25.05.2026	3633	strefa 39SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3634	25.05.2026	3634	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3635	25.05.2026	3635	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3636	24.05.2026	3636	Osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SK i SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowych stref SW ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3637	24.05.2026	3637	dz. 15/2 AR.6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR.6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR.6 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3638	24.05.2026	3638	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
3639	24.05.2026	3639	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki, dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3640	24.05.2026	3640	strefy 622SN, 20SN, 551SN, 95SK, ob. Zerniki AM. 11, dz 190/5-190/16	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zabezpieczenia odpowiedniego korytarza komunikacyjnego ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefy SK i SI zostały wyznaczone jedynie dla podstawowego układu drogowego zdefiniowanego na schemacie w uzasadnieniu do planu ogólnego. Uwzględniono w zakresie możliwości realizacji dodatkowego połączenia poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej. Teren komunikacji jest dopuszczony w profilu podstawowym w każdej strefie planistycznej, co oznacza możliwość wyznaczenia nowych powiązań drogowych o lokalnym znaczeniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3641	24.05.2026	3641	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

3642	24.05.2026	3642	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3643	24.05.2026	3643	dz. 13/2 AR. 7 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3644	24.05.2026	3644	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3645	24.05.2026	3645	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice, dz. 14, 13, 8/1, 6/3, 7/18, 6/2, 5/2, 20/2, 22, 4/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 137, 139/3, 139/2, 107/10 AR. 14 ob. Różanka i strefy 1166SW, 1310SW, 1474SW, 1552SW, 94SW	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, nakazu odbudowy nielegalnie zburzonej zabytkowej kamienicy w jej pierwotnym kształcie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrza osiedlowego na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji, zmiany przeznaczenia na zabudowę jednorodzinną dla działek przy u. Kasprowicza 60-62 oraz Kamieńskiego 53, zmiany przeznaczenia na zieleń i rekreację przy al. Poprzecznej 37 oraz ul. Sołtysowickiej 15, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3646	24.05.2026	3646	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice, dz. 14, 13, 8/1, 6/3, 7/18, 6/2, 5/2, 20/2, 22, 4/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 137, 139/3, 139/2, 107/10 AR. 14 ob. Różanka i strefy 1166SW, 1310SW, 1474SW, 1552SW, 94SW	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, nakazu odbudowy nielegalnie zburzonej zabytkowej kamienicy w jej pierwotnym kształcie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrza osiedlowego na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji, zmiany przeznaczenia na zabudowę jednorodzinną dla działek przy u. Kasprowicza 60-62 oraz Kamieńskiego 53, zmiany przeznaczenia na zieleń i rekreację przy al. Poprzecznej 37 oraz ul. Sołtysowickiej 15, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3647	24.05.2026	3647	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice, dz. 14, 13, 8/1, 6/3, 7/18, 6/2, 5/2, 20/2, 22, 4/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 137, 139/3, 139/2, 107/10 AR. 14 ob. Różanka i strefy 1166SW, 1310SW, 1474SW, 1552SW, 94SW	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, nakazu odbudowy nielegalnie zburzonej zabytkowej kamienicy w jej pierwotnym kształcie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrza osiedlowego na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji, zmiany przeznaczenia na zabudowę jednorodzinną dla działek przy u. Kasprowicza 60-62 oraz Kamieńskiego 53, zmiany przeznaczenia na zieleń i rekreację przy al. Poprzecznej 37 oraz ul. Sołtysowickiej 15, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3648	24.05.2026	3648	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3649	24.05.2026	3649	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3650	24.05.2026	3650	dz. 1/12 AR.4 ob. Kozanów, dz. 3/4 AR.4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3651	24.05.2026	3651	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3652	24.05.2026	3652	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3653	24.05.2026	3653	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3654	24.05.2026	3654	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3655	24.05.2026	3655	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3656	24.05.2026	3656	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3657	24.05.2026	3657	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3658	24.05.2026	3658	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

3659	24.05.2026	3659	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3660	24.05.2026	3660	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3661	24.05.2026	3661	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3662	24.05.2026	3662	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3663	24.05.2026	3663	dz. 17/3,17/4,18/6,18/5,18/4,18/3,18/2,18/1 AR.26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia ochrony przyrodniczej wskazanego obszaru, przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji przyrodniczej, przeprowadzenie analizy hydrologicznej i retencyjnej, przeprowadzenie analizy komunikacyjnej i analizy bezpieczeństwa pożarowego i ratowniczego, zmiany układu dróg wyznaczonych w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, przeprowadzenie wizji lokalnej z udziałem mieszkańców, służb i właściwych jednostek urzędu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru.
3664	24.05.2026	3664	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3665	24.05.2026	3665	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3666	24.05.2026	3666	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3667	25.05.2026	3667	dz. 1/4 AR.6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3668	25.05.2026	3668	dz. 1/4 AR.6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3669	24.05.2026	3669	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3670	25.05.2026	3670	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3671	25.05.2026	3671	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3672	25.05.2026	3672	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3673	24.05.2026	3673	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3674	24.05.2026	3674	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wykluczenie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna.
3675	24.05.2026	3675	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3676	25.05.2026	3676	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3677	24.04.2026	3677	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3678	24.05.2026	3678	dz. 3 AR. 3 ob. Bartoszowice, dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 4/17 AR. 2 ob. Bartoszowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia stref zieleni i rekreacji dla wskazanych nieruchomości oraz obniżenia intensywności i wysokości zabudowy strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie udostępnienia istniejącej na wskazanej nieruchomości zabudowy i infrastruktury mieszkańcom (przeznaczenie na Centrum Aktywności Międzypokoleniowej, ArtHUB, itp.); objęcia ochroną wskazanych założeń urbanistycznych zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z uwzględnieniem rewitalizacji; zachowania istniejącego Targowiska, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3679	24.05.2026	3679	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3680	24.05.2026	3680	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3681	24.05.2026	3681	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3682	24.05.2026	3682	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3683	24.05.2026	3683	dz. 10/10 AR. 19 ob. Popowice, dz. 10/12 AR. 19 ob. Popowice, dz. 10/8 AR. 19 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia terenu strefą wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3684	24.05.2026	3684	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3685	24.05.2026	3685	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

3686	24.05.2026	3686	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3687	24.05.2026	3687	dz. 8/1 AR. 24 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3688	24.05.2026	3688	dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części przedmiotowego obszaru ze względu na ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3689	24.05.2026	3689	dz. 22 AR. 1 ob. Południe,dz. 23 AR. 1 ob. Południe, dz. 20 AR. 1 ob. Południe, dz. 21 AR. 1 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie powiększenia strefy SN o teren istniejącego wcięcia od ulicy Kujawskiej, z jednoczesnym rozszerzeniem na ten powiększony obszar takich samych zapisów, przeznaczeń oraz funkcji, jakie obowiązują w sąsiadującej strefie SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę wnioskowanych parametrów zabudowy na terenie SN.
3690	24.05.2026	3690	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3691	25.05.2026	3691	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3692	25.05.2026	3692	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3693	25.05.2026	3693	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3694	25.05.2026	3694	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
3695	25.05.2026	3695	dz. 2/1, 6/8, 6/12, 12/1, 12/3, 12/5, AR. 1 ob. Kowale, dz. 9, 11/7, 11/8, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/18, 11/19, 96/5, 96/6, 189/1, 189/2, 189/3, AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SH na części wnioskowanego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3696	24.05.2026	3696	dz. 73 AR. 7 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3697	24.05.2026	3697	dz. 73 AR. 7 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3698	24.05.2026	3698	dz. 73 AR. 7 ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3699	25.05.2026	3699	Osiedle Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na całym wskazanym obszarze ze względu na potrzebę zachowania spójnej metody stosowania tego narzędzia na obszarze miasta. Wyznaczenie obszarów uzupełnienia zabudowy w projekcie planu ogólnego ma charakter systemowy i obejmuje tereny zurbanizowane na obszarze całego miasta, w tym wskazany w uwadze teren. Brak jest podstaw planistycznych do wyłączenia tego obszaru z przyjętej metodyki. Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia ze schematu podstawowego układu tras rowerowych korytarza rowerowego z obszaru Parku Południowego. Wskazana trasa rowerowa jest istniejącym oraz istotnym połączeniem rowerowym dla tego obszaru. Uwzględniono w zakresie dopuszczenia usytuowania przystanków kolejowych, które dopuszczone są we wszystkich strefach planistycznych.
3700	24.05.2026	3700	dz. 15 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub strefy SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3701	24.05.2026	3701	dz. 16 AR.1 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3702	24.05.2026	3702	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
3703	24.05.2026	3703	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3704	24.05.2026	3704	dz. 8/5, AR - 6, ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

3705	24.05.2026	3705	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem 1; zgodnie z załącznikiem 2; zgodnie z załącznikiem 4; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3706	24.05.2026	3706	dz. 2/6, 10/3, 11/8, 11/7, 11/1, 9/1, 9/2, 8/1, 12/2, 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3707	24.05.2026	3707	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3708	24.05.2026	3708	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3709	23.05.2026	3709	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3710	24.05.2026	3710	dz. 101 AR. 9 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3711	24.05.2026	3711	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3712	24.05.2026	3712	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3713	24.05.2026	3713	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3714	24.05.2026	3714	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3715	24.05.2026	3715	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3716	24.05.2026	3716	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3717	24.05.2026	3717	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3718	24.05.2026	3718	dz. 45 AR.20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3719	24.05.2026	3719	dz. 45 AR.20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

3720	24.05.2026	3720	dz. 2/1, 5/5 AR.17 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia usług w parterze budynku, ustalenia kąta nachylenia połaci dachowych, ilości miejsc postojowych, linii zabudowy, zachowania zadrzewienia oraz obowiązku nasadzeń ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.
3721	24.05.2026	3721	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3722	24.05.2026	3722	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3723	24.05.2026	3723	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3724	24.05.2026	3724	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3725	24.05.2026	3725	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3726	24.05.2026	3726	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
3727	24.05.2026	3727	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3728	24.05.2026	3728	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3729	24.05.2026	3729	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3730	24.05.2026	3730	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3731	24.05.2026	3731	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

3732	24.05.2026	3732	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
3733	24.05.2026	3733	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3734	24.05.2026	3734	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3735	24.05.2026	3735	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
3736	24.05.2026	3736	dz. 4/24 AR. 1 ob. Stare Miasto, dz. 4/33 AR. 1 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3737	24.05.2026	3737	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3738	24.05.2026	3738	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3739	24.05.2026	3739	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3740	24.05.2026	3740	dz. 11 AR. 18 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3741	24.05.2026	3741	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3742	24.05.2026	3742	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3743	24.05.2026	3743	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3744	24.05.2026	3744	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia z wskazanych w uwadze stref planistycznych SW stref SN lub SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3745	24.05.2026	3745	dz. 19 AR. 16 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
3746	22.05.2026	3746	dz. 15/6 AR. 21 ob. Brochów, dz. 15/8 AR. 21 ob. Brochów, dz. 16 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/5 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/7 AR. 21 ob. Brochów, dz. 13/9 AR. 21 ob. Brochów, dz. 9/3 AR. 21 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3747	22.05.2026	3747	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
3748	22.05.2026	3748	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.

3749	22.05.2026	3749	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3750	22.05.2026	3750	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3751	22.05.2026	3751	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3752	22.05.2026	3752	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3753	22.05.2026	3753	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3754	22.05.2026	3754	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3755	22.05.2026	3755	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3756	22.05.2026	3756	dz. 20/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 21/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 22/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 37/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 25/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 41/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 43/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 49/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 40/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 5/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 6/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 28/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 8/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 7/1 AR.17 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW, SJ lub SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3757	22.05.2026	3757	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

3758	22.05.2026	3758	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3759	22.05.2026	3759	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
3760	22.05.2026	3760	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3761	22.05.2026	3761	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3762	24.05.2026	3762	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3763	24.05.2026	3763	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3764	24.05.2026	3764	strefy 3157SW, 3170SW, 3164SW, 3184SW, 3182SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę zieleni i rekreacji i strefę komunikacji, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie parametru wysokości zabudowy ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3765	23.05.2026	3765	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
3766	24.05.2026	3766	dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3767	25.05.2026	3767	dz. 64 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 65 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 66 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 67/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3768	25.05.2026	3768	strefy 2SO, 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia strefy gospodarczej SP na strefę usługową SU ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia w profilu dodatkowym w strefie SO lokalizacji terenów elektrowni wiatrowych, słonecznych, geotermalnych i wodnych ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3769	24.05.2026	3769	dz. 22 AR. 1 ob. Południe,dz. 23 AR. 1 ob. Południe, dz. 20 AR. 1 ob. Południe, dz. 21 AR. 1 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie powiększenia strefy SN o teren istniejącego wcięcia od ulicy Kujawskiej, z jednoczesnym rozszerzeniem na ten powiększony obszar takich samych zapisów, przeznaczeń oraz funkcji, jakie obowiązują w sąsiadującej strefie SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę wnioskowanych parametrów zabudowy w strefie SN.

3770	24.05.2026	3770	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3771	24.05.2026	3771	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3772	24.05.2026	3772	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3773	24.05.2026	3773	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3774	24.05.2026	3774	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
3775	25.05.2026	3775	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3776	25.05.2026	3776	dz. 20/2 AR. 10 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3777	25.05.2026	3777	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3778	25.05.2026	3778	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji, której dotyczyła uwaga.

3779	25.05.2026	3779	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3780	25.05.2026	3780	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3781	25.05.2026	3781	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3782	25.05.2026	3782	dz. 73 AR. 29 ob. Stabłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3783	25.05.2026	3783	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
3784	25.05.2026	3784	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3785	25.05.2026	3785	dz. 55/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 57/8 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 57/9 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 57/10 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany części wskazanego obszaru strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3786	25.05.2026	3786	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3787	25.05.2026	3787	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3788	25.05.2026	3788	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3789	25.05.2026	3789	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3790	25.05.2026	3790	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3791	25.05.2026	3791	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
3792	25.05.2026	3792	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3793	25.05.2026	3793	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3794	25.05.2026	3794	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji teren usług zdrowia ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3795	25.05.2026	3795	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3796	25.05.2026	3796	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3797	25.05.2026	3797	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3798	25.05.2026	3798	dz. 2/1 AR. 17 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia usług w parterze budynku, ustalenia kąta nachylenia połaci dachowych, ilości miejsc postojowych, linii zabudowy, zachowania zadrzewienia oraz obowiązku nasadzeń ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

3799	25.05.2026	3799	dz. 17/57 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/58 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/59 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/60 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/61 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3800	25.05.2026	3800	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3801	25.05.2026	3801	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3802	25.05.2026	3802	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3803	25.05.2026	3803	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3804	25.05.2026	3804	dz. 21/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 21/1 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/52 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 17 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 18/3 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 10 ob. Grabiszyn, dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia przeznaczenia zieleń urządzona, dla wskazanej w uwadze strefy usługowej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania i sąsiedztwo, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3805	25.05.2026	3805	dz. 36/4 AR. 9 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI lub SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3806	25.05.2026	3806	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3807	25.05.2026	3807	dz. 12 AR. 9 ob. Różanka, dz. 15 AR. 9 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3808	25.05.2026	3808	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3809	25.05.2026	3809	dz. od 36/3 do 36/7 AR.2 ob. Kłokoczyce, dz. od 23/1 do 23/19 AR.2 ob. Kłokoczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU lub SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3810	25.05.2026	3810	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3811	25.05.2026	3811	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy komuniakcyjnej bez możliwości zabudowy innej niż parking ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz brak możliwości ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.

3812	25.05.2026	3812	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem 3; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru.Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3813	25.05.2026	3813	dz. 17/3,17/4,18/6,18/5,18/4,18/3,18/2,18/1 AR.26 ob. Psie Poe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3814	25.05.2026	3814	dz. 17/3,17/4,18/6,18/5,18/4,18/3,18/2,18/1 AR.26 ob. Psie Poe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3815	25.05.2026	3815	dz. 1/26 AR.20 ob. Kowale, dz. 1/27 AR.20 ob. Kowale, dz. 2 AR.20 ob. Kowale, dz. 1/2 AR.1 ob. Zalesie, dz. 2 AR.1 ob. Zalesie, dz. 1/2 AR.2 ob. Zalesie, dz. 2 AR.2 ob. Zalesie, dz. 3/7 AR.1 ob. Zalesie, dz. 3 AR.2 ob. Zalesie, dz. 1/6 AR.6 ob. Zalesie, dz. 3 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/6 AR.6 ob. Zalesie, dz. 1/9 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/5 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/4 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/3 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/2 AR.6 ob. Zalesie, dz. 4/1 AR.6 ob. Zalesie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie realizacji połączenia Alei Wielkiej Wyspy z Aleją Północną w formie tunelu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny jest dokumentem planistycznym i nie odnosi się do kwestii realizacyjnych inwestycji drogowych. Wskazane połączenie zostało ujęte na schemacie podstawowego układu drogowego jako korytarz perspektywiczny. Korytarze perspektywiczne stanowią rezerwę terenową przeznaczoną na dalszy horyzont czasowy. Ich realizacja może zostać rozważana w przyszłości w przypadku wystąpienia potrzeby dodatkowego usprawnienia systemu transportowego.
3816	25.05.2026	3816	strefa 1862SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3817	25.05.2026	3817	dz. 6/20 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/33 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/34 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/48 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia terenu ze strefy SG na SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3818	25.05.2026	3818	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3819	25.05.2026	3819	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3820	25.05.2026	3820	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3821	25.05.2026	3821	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3822	25.05.2026	3822	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3823	25.05.2026	3823	dz. 177 AR.5 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3824	25.05.2026	3824	dz. 20/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 21/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 22/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 37/1 AR.2 ob. Psie Pole, dz. 25/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 41/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 43/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 49/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 40/1 AR.4 ob. Psie Pole, dz. 5/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 6/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 28/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 8/1 AR.17 ob. Psie Pole, dz. 7/1 AR.17 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW, SJ lub SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3825	25.05.2026	3825	dz. 8/5, AR - 6, ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3826	25.05.2026	3826	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3827	25.05.2026	3827	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

3828	25.05.2026	3828	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3829	25.05.2026	3829	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3830	25.05.2026	3830	Osiedle Szczepin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia dla terenów pomiędzy blokami na całym Szczepinie wyłącznie funkcji rekreacyjnej lub usługowej o maksymalnej zabudowie do 1 kondygnacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych 1,3 ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3831	25.05.2026	3831	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3832	25.05.2026	3832	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3833	25.05.2026	3833	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3834	25.05.2026	3834	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3835	25.05.2026	3835	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3836	25.05.2026	3836	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3837	25.05.2026	3837	dz. 3/37 AR.39 ob. Żerniki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3838	25.05.2026	3838	dz. 4/1 AR.14 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
3839	25.05.2026	3839	dz. 17/3,17/4,18/6,18/5,18/4,18/3,18/2,18/1 AR.26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3840	25.05.2026	3840	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3841	25.05.2026	3841	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania ciągu pieszo-rowerowego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3842	25.05.2026	3842	dz. 25/2 AR.33 ob. Południe, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/8, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/1, 3/3, 3/7, 4/1, 5/1, 6/1, 7/18, 7/19, 14/3 AR.1 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR.6 ob. Grabiszyn, dz. 1/3, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Grabiszyn, dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Grabiszyn, dz. 1, 2, 4, 10/5 AR.19 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR.27 ob. Grabiszyn, dz. 9 AR.35 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR.37 ob. Grabiszyn, dz. 3/3, 7/2 AR.39 ob. Grabiszyn, dz. 6/1, 8/4, 8/5, 10, 10/1, 10/2, 11/1, 12/1, 12/2, 13/3, 13/4, 14/2, 15/3, 16/5, 16/6, 16/7, 17/2, 17/5, 17/6, 17/8, 18, 19 AR.40 ob. Grabiszyn, dz. 2/1, 3/3, 4 AR.41 ob. Grabiszyn, dz. 10 AR.42 ob. Grabiszyn, dz. 67 AR.45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR.6 ob. Borek, dz. 2/8, 3/1, 5/1, 6/1, 7/18, 7/19 AR.1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR.2 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania ciągu pieszo-rowerowego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3843	22.05.2026	3843	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

3844	22.05.2026	3844	dz. 6/13 AR.7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3845	25.05.2026	3845	strefa 4130SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3846	25.05.2026	3846	dz. 1 AR.28 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia rekreacyjno-turystyczno-kulturalnego z zabudową jednorodzinną, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3847	25.05.2026	3847	dz. 1 AR.28 ob. Pracze Odrzańskie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia rekreacyjno-turystyczno-kulturalnego z zabudową jednorodzinną, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3848	25.05.2026	3848	strefa 112SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3849	22.05.2026	3849	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3850	25.05.2026	3850	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z budowy łącznika Krzyckiego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3851	22.05.2026	3851	dz. 29/1 AR.10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3852	25.05.2026	3852	dz. 35/11, 31/6 AR.10 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
3853	22.05.2026	3853	dz. 5/9 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/12 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/3 AR. 5 ob. Gaj, dz. 4/5 AR. 5 ob. Gaj, dz. 6/6 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/13 AR. 5 ob. Gaj, dz. 5/14 AR. 5 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
3854	25.05.2026	3854	dz. 7 AR.6 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3855	22.05.2026	3855	dz. 6/13 AR.7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3856	25.05.2026	3856	dz. 85/2, 85/3, 85/4, 86 AR.9 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3857	25.05.2026	3857	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3858	24.05.2026	3858	dz. 20/1 AR. 27 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
3859	22.05.2026	3859	dz. 6/13 AR.7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3860	22.05.2026	3860	dz. 5/2, 6/7, 6/15, 6/24, 6/26 AR.7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3861	24.05.2026	3861	dz. 8 AR. 14 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej. W zakresie dopuszczenia zabudowy usługowej uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
3862	24.05.2026	3862	strefa 59SO	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
3863	24.05.2026	3863	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

3864	24.05.2026	3864	dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 1555SW,1552SW,3383SW,3381SW,3380SW,3379SW,3375SW,3378SW,1474SW,3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na szkołę, przychodnie lub inną jednostkę infrastruktury publicznej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego a obecnie wyznaczone strefy wielofunkcyjne za zabudową mieszkaniową wielorodzinną dopuszczają wskazane w uwadze przeznaczenia. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3865	25.05.2026	3865	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3866	24.05.2026	3866	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3867	24.05.2026	3867	strefy 1555SW,1552SW,3383SW,3381SW,3380SW,3379SW,3375SW,3378SW,1474SW,3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3868	24.05.2026	3868	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3869	24.05.2026	3869	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3870	24.05.2026	3870	dz. 172 AR.4 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3871	24.05.2026	3871	dz. 28/8, 28/9 AR.18 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek w całości pod strefę SJ z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.

3872	24.05.2026	3872	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
3873	24.05.2026	3873	rejon ul. Żelaznej, Jemiołowej oraz budynku po V Liceum przy ul. Grochowej, ob Grabiszyn, AR 16, dz. 17/1, 16/1	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3874	24.05.2026	3874	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
3875	22.05.2026	3875	dz. 1/4 AR.6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3876	22.05.2026	3876	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3877	22.05.2026	3877	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3878	22.05.2026	3878	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3879	22.05.2026	3879	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3880	25.05.2026	3880	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3881	25.05.2026	3881	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3882	25.05.2026	3882	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3883	25.05.2026	3883	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3884	25.05.2026	3884	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3885	25.05.2026	3885	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3886	25.05.2026	3886	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3887	25.05.2026	3887	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3888	25.05.2026	3888	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

3889	25.05.2026	3889	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3890	25.05.2026	3890	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3891	25.05.2026	3891	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3892	25.05.2026	3892	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3893	25.05.2026	3893	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3894	25.05.2026	3894	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3895	25.05.2026	3895	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3896	25.05.2026	3896	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
3897	22.05.2026	3897	dz. 10 AR. 4 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna/usługowa/mieszana o niskiej intensywności, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie zachowania wydzielenia wewnętrznego z mpzp, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3898	22.05.2026	3898	strefa 194SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW i SJ ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
3899	22.05.2026	3899	dz. 3/1 AR. 6 ob. Tarnogaj, dz. 3/2 AR. 6 ob. Tarnogaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3900	21.05.2026	3900	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
3901	25.05.2026	3901	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
3902	25.05.2026	3902	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3903	25.05.2026	3903	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3904	25.05.2026	3904	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3905	25.05.2026	3905	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3906	25.05.2026	3906	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3907	25.05.2026	3907	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3908	25.05.2026	3908	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3909	25.05.2026	3909	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3910	25.05.2026	3910	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3911	25.05.2026	3911	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3912	25.05.2026	3912	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3913	25.05.2026	3913	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3914	25.05.2026	3914	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3915	25.05.2026	3915	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3916	25.05.2026	3916	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3917	25.05.2026	3917	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3918	25.05.2026	3918	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3919	25.05.2026	3919	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3920	25.05.2026	3920	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3921	25.05.2026	3921	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3922	25.05.2026	3922	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3923	25.05.2026	3923	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3924	25.05.2026	3924	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3925	25.05.2026	3925	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3926	25.05.2026	3926	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3927	25.05.2026	3927	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3928	25.05.2026	3928	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3929	25.05.2026	3929	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3930	24.05.2026	3930	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3931	22.05.2026	3931	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3932	22.05.2026	3932	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
3933	25.05.2026	3933	dz. 7/4 AR. 5 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
3934	22.05.2026	3934	dz. 9/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/13 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3935	22.05.2026	3935	dz. 9/11 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/13 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

3936	22.05.2026	3936	dz. 4/4 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/5 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/8 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/9 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3937	22.05.2026	3937	dz. 9/11 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/13 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3938	22.05.2026	3938	dz. 4/4 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/5 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/8 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/9 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3939	22.05.2026	3939	dz. 9/11 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 9/13 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3940	22.05.2026	3940	dz. 4/4 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/5 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/8 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/9 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3941	22.05.2026	3941	dz. 4/4 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/5 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/8 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 4/9 AR. 6 ob. Opatowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SJze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3942	25.05.2026	3942	dz. 3/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/10 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/30 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/1 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/31 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/12 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/32 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/2 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/33 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/34 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 12/3 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/29 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/28 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/27 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/35 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3/26 AR. 2 ob. Gądów Mały, dz. 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SW, korektę zasięgu strefy planistycznej SN oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3943	25.05.2026	3943	dz. 97/4 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/6 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/8 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/5 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/7 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/9 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/10 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/5 AR. 4 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.
3944	25.05.2026	3944	dz. 97/4 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/6 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/8 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/5 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/7 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/9 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/10 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/5 AR. 4 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.
3945	25.05.2026	3945	dz. 97/4 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/6 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/8 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/5 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/7 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/9 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/10 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/5 AR. 4 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.
3946	25.05.2026	3946	strefa 1434SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w formie willi miejskich, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3947	25.05.2026	3947	strefa 1390SW, dz. 17/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 17/4 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/5 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/6 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 18/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 77/2 AR. 26 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3948	25.05.2026	3948	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy mieszkaniowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3949	25.05.2026	3949	strefa 1434SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w formie willi miejskich, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
3950	25.05.2026	3950	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ i przeniesienia ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3951	25.05.2026	3951	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy mieszkaniowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3952	25.05.2026	3952	strefa 1434SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3953	25.05.2026	3953	strefa 1434SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3954	25.05.2026	3954	strefa 1434SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3955	25.05.2026	3955	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3956	25.05.2026	3956	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3957	25.05.2026	3957	dz. 9/3 AR. 15 ob. Południe, dz. 9/5 AR. 15 ob. Południe, dz. 9/6 AR. 15 ob. Południe, dz. 10/1 AR. 15 ob. Południe, dz. 10/2 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/2 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/3 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/8 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/9 AR. 15 ob. Południe, dz. 14 AR. 15 ob. Południe, dz. 16/1 AR. 15 ob. Południe, dz. 30 AR. 15 ob. Południe, dz. 31 AR. 15 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną profil podstawowy i profil dodatkowy oraz obszaru zabudowy śródmiejskiej.
3958	25.05.2026	3958	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

3959	25.05.2026	3959	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3960	25.05.2026	3960	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3961	25.05.2026	3961	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3962	25.05.2026	3962	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3963	25.05.2026	3963	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3964	25.05.2026	3964	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3965	25.05.2026	3965	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3966	25.05.2026	3966	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3967	25.05.2026	3967	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3968	25.05.2026	3968	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3969	25.05.2026	3969	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3970	25.05.2026	3970	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3971	25.05.2026	3971	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3972	25.05.2026	3972	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3973	25.05.2026	3973	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
3974	25.05.2026	3974	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
3975	25.05.2026	3975	dz. 42 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
3976	25.05.2026	3976	dz. od 3/28 do 3/41 AR 8 ob. Jerzmanowo, dz. 3/16 AR 8 ob. Jerzmanowo, dz. 6/4 AR 8 ob. Jerzmanowo, dz. 6/3 AR 8 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych SK oraz SI ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Wyznaczone strefy SK oraz SI pozwalają na realizację powiązania Osi Inkubacji z Portem Lotniczym w docelowym jego kształcie oraz połączenie kolejowe pomiędzy linią 275 a portem lotniczym.
3977	25.05.2026	3977	dz. 3/7 AR. 26 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych SK oraz SI ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Wyznaczone strefy SK oraz SI pozwalają na realizację powiązania Osi Inkubacji z Portem Lotniczym w docelowym jego kształcie oraz połączenie kolejowe pomiędzy linią 275 a portem lotniczym.
3978	25.05.2026	3978	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3979	25.05.2026	3979	dz. 16 AR. 3 ob. Jarnołtów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinnana na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3980	25.05.2026	3980	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

3981	25.05.2026	3981	dz. 6 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną z usługami towarzyszącymi ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3982	25.05.2026	3982	dz. 1/30 AR. 17 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
3983	25.05.2026	3983	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3984	25.05.2026	3984	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
3985	25.05.2026	3985	obszar opracowywanego mpzp w rejonie ulic Ślężnej, Pułtuskiej, Sudeckiej i alei Dębowej we Wrocławiu(uchwała nr XXV/521/25 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 listopada 2025 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3986	25.05.2026	3986	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3987	25.05.2026	3987	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
3988	25.05.2026	3988	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
3989	25.05.2026	3989	strefy 1913SW, 1907SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
3990	25.05.2026	3990	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3991	25.05.2026	3991	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3992	25.05.2026	3992	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3993	25.05.2026	3993	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3994	25.05.2026	3994	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3995	25.05.2026	3995	dz. 11/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 11/4 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
3996	25.05.2026	3996	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
3997	25.05.2026	3997	Osiedle Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia wnioskowanych rozwiązań.
3998	25.05.2026	3998	strefa 3639SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
3999	25.05.2026	3999	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy komuniakcyjnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4000	25.05.2026	4000	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4001	25.05.2026	4001	dz. 46 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4002	25.05.2026	4002	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4003	25.05.2026	4003	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy komuniakcyjnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

4004	25.05.2026	4004	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4005	25.05.2026	4005	dz. 17 AR. 8 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4006	25.05.2026	4006	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4007	25.05.2026	4007	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4008	25.05.2026	4008	dz. 5/24 AR. 1 ob. Biskupin, dz. 5/26 AR. 1 ob. Biskupin, dz. 5/20 AR. 1 ob. Biskupin, dz. 5/13 AR. 1 ob. Biskupin, dz. 14/8 AR. 1 ob. Biskupin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4009	25.05.2026	4009	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4010	25.05.2026	4010	dz. 13 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4011	25.05.2026	4011	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji terenu usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4012	25.05.2026	4012	dz. 12/1 AR. 18 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4013	25.05.2026	4013	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4014	25.05.2026	4014	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4015	25.05.2026	4015	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4016	25.05.2026	4016	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4017	25.05.2026	4017	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4018	25.05.2026	4018	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4019	25.05.2026	4019	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4020	25.05.2026	4020	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4021	25.05.2026	4021	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4022	25.05.2026	4022	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4023	25.05.2026	4023	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4024	25.05.2026	4024	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4025	25.05.2026	4025	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4026	25.05.2026	4026	strefa 501SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4027	25.05.2026	4027	strefa 501SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4028	25.05.2026	4028	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4029	25.05.2026	4029	dz. 10/2 AR. 4 ob. Świniary	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ.
4030	25.05.2026	4030	strefa 2601SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4031	25.05.2026	4031	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4032	25.05.2026	4032	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4033	25.05.2026	4033	dz. 2/2 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4034	25.05.2026	4034	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4035	25.05.2026	4035	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4036	25.05.2026	4036	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie odpowiednich regulacji.
4037	25.05.2026	4037	rejon ul. Bagiennej	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4038	25.05.2026	4038	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.

4039	25.05.2026	4039	Osiedla Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
4040	25.05.2026	4040	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4041	25.05.2026	4041	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4042	25.05.2026	4042	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4043	25.05.2026	4043	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4044	25.05.2026	4044	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4045	25.05.2026	4045	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4046	25.05.2026	4046	dz. 17/4, 18/4, 19/1, 18/12, 8/2, 7/1, 159, 3/17, 2/7, 2/1 AR. 2 ob. Partynice; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 7/7 AR. 1 ob. Partynice, dz. 16 AR. 2 ob. Partynice; strefy 218SW, 280SW, 318SW, 333SW, 394SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na Łącznik Racławicka - Karkonoska, ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Także z powodów ochrony mocno zadrzewionego terenu poniżej ul. Przyjaźni zrezygnowano z odcinka drogi pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Jeździecką. Odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę”. Nie uwzględniono w zakresie przebudowy przejść dla pieszych i skrzyżowań, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania parametrów drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska, ponieważ nie ma takiej konieczności. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia rezerwy o wskazanych parametrach, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4047	25.05.2026	4047	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4048	25.05.2026	4048	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4049	25.05.2026	4049	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4050	25.05.2026	4050	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4051	25.05.2026	4051	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

4052	25.05.2026	4052	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4053	25.05.2026	4053	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4054	25.05.2026	4054	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4055	25.05.2026	4055	strefa 3639SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4056	25.05.2026	4056	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4057	25.05.2026	4057	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4058	25.05.2026	4058	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4059	25.05.2026	4059	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

4060	25.05.2026	4060	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4061	25.05.2026	4061	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4062	25.05.2026	4062	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4063	25.05.2026	4063	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
4064	25.05.2026	4064	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4065	25.05.2026	4065	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4066	25.05.2026	4066	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4067	25.05.2026	4067	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4068	25.05.2026	4068	dz. 6/4 AR. 5 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4069	25.05.2026	4069	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4070	25.05.2026	4070	strefy 521SN, 567SN, 560SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4071	25.05.2026	4071	strefa 2750SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4072	25.05.2026	4072	strefa 101SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

4073	25.05.2026	4073	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4074	25.05.2026	4074	dz. 5/2 AR. 21 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4075	25.05.2026	4075	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4076	25.05.2026	4076	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4077	25.05.2026	4077	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4078	25.05.2026	4078	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4079	25.05.2026	4079	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4080	25.05.2026	4080	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4081	25.05.2026	4081	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4082	25.05.2026	4082	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4083	25.05.2026	4083	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4084	25.05.2026	4084	dz. 12/1 AR. 10 ob. Wojszyce, dz. 12/5 AR. 10 ob. Wojszyce, dz. 7/1 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 7/2 AR. 5 ob. Ołtaszyn, dz. 7/3 AR. 5 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4085	25.05.2026	4085	dz. 47/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 47/1 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 53 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 67 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 66 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 59 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 108 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 107/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 107/1 AR. 9 ob. Wojszyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze stref planistycznych SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4086	25.05.2026	4086	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4087	25.05.2026	4087	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4088	25.05.2026	4088	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4089	25.05.2026	4089	dz. 150/1 AR. 12 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4090	25.05.2026	4090	dz. 103/1 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 102/46 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 102/43 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 102/35 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 102/36 AR. 17 ob. Zakrzów, dz. 101/8 AR. 17 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia funkcji magazynowej i produkcyjnej ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej sąsiedztwo i kierunki przekształceń. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4091	24.05.2026	4091	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4092	22.05.2026	4092	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4093	22.05.2026	4093	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4094	22.05.2026	4094	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4095	22.05.2026	4095	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4096	22.05.2026	4096	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4097	22.05.2026	4097	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4098	22.05.2026	4098	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4099	22.05.2026	4099	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4100	22.05.2026	4100	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4101	22.05.2026	4101	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4102	22.05.2026	4102	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4103	22.05.2026	4103	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4104	22.05.2026	4104	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4105	22.05.2026	4105	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4106	22.05.2026	4106	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4107	22.05.2026	4107	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4108	22.05.2026	4108	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4109	22.05.2026	4109	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4110	22.05.2026	4110	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4111	22.05.2026	4111	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4112	22.05.2026	4112	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4113	22.05.2026	4113	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4114	22.05.2026	4114	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4115	22.05.2026	4115	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4116	22.05.2026	4116	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4117	22.05.2026	4117	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4118	22.05.2026	4118	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4119	22.05.2026	4119	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4120	22.05.2026	4120	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4121	22.05.2026	4121	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4122	22.05.2026	4122	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4123	22.05.2026	4123	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4124	22.05.2026	4124	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4125	22.05.2026	4125	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4126	22.05.2026	4126	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4127	22.05.2026	4127	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4128	22.05.2026	4128	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4129	22.05.2026	4129	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4130	22.05.2026	4130	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4131	22.05.2026	4131	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4132	22.05.2026	4132	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4133	22.05.2026	4133	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4134	22.05.2026	4134	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4135	22.05.2026	4135	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4136	22.05.2026	4136	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4137	22.05.2026	4137	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4138	22.05.2026	4138	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4139	22.05.2026	4139	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4140	22.05.2026	4140	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4141	22.05.2026	4141	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4142	22.05.2026	4142	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4143	22.05.2026	4143	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4144	22.05.2026	4144	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4145	22.05.2026	4145	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4146	22.05.2026	4146	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4147	22.05.2026	4147	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4148	22.05.2026	4148	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4149	22.05.2026	4149	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4150	22.05.2026	4150	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4151	22.05.2026	4151	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4152	22.05.2026	4152	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4153	22.05.2026	4153	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4154	22.05.2026	4154	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4155	22.05.2026	4155	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4156	22.05.2026	4156	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4157	22.05.2026	4157	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4158	22.05.2026	4158	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4159	22.05.2026	4159	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4160	22.05.2026	4160	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4161	22.05.2026	4161	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4162	25.05.2026	4162	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4163	25.05.2026	4163	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4164	25.05.2026	4164	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4165	25.05.2026	4165	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4166	25.05.2026	4166	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4167	25.05.2026	4167	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4168	25.05.2026	4168	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4169	25.05.2026	4169	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4170	25.05.2026	4170	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4171	25.05.2026	4171	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4172	25.05.2026	4172	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4173	25.05.2026	4173	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4174	25.05.2026	4174	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4175	25.05.2026	4175	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4176	25.05.2026	4176	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4177	25.05.2026	4177	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4178	25.05.2026	4178	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4179	25.05.2026	4179	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.

4180	25.05.2026	4180	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4181	25.05.2026	4181	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4182	25.05.2026	4182	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4183	25.05.2026	4183	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4184	25.05.2026	4184	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4185	25.05.2026	4185	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4186	25.05.2026	4186	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4187	25.05.2026	4187	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4188	25.05.2026	4188	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4189	25.05.2026	4189	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4190	25.05.2026	4190	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4191	25.05.2026	4191	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4192	25.05.2026	4192	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4193	25.05.2026	4193	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4194	25.05.2026	4194	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4195	25.05.2026	4195	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4196	25.05.2026	4196	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4197	25.05.2026	4197	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4198	25.05.2026	4198	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4199	25.05.2026	4199	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4200	25.05.2026	4200	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4201	25.05.2026	4201	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4202	25.05.2026	4202	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4203	25.05.2026	4203	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4204	25.05.2026	4204	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4205	25.05.2026	4205	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4206	25.05.2026	4206	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4207	25.05.2026	4207	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4208	25.05.2026	4208	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4209	25.05.2026	4209	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4210	25.05.2026	4210	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
4211	25.05.2026	4211	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4212	25.05.2026	4212	strefa 65SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków.
4213	25.05.2026	4213	strefa 2653SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dwóch dodatkowych stref wewnątrz kwartału na działce nr 55/13 ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4214	25.05.2026	4214	strefa 2749SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia strefy SW według załącznika ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4215	25.05.2026	4215	strefa 2486SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4216	25.05.2026	4216	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4217	25.05.2026	4217	strefa 2448SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4218	25.05.2026	4218	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4219	25.05.2026	4219	strefy 916SW,945SW,954SW,950SW,942SW,906SW,899SW,893SW,903SW,889SW,886SW,901SW, dz. 73, AR. 2, ob. Śepolno	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia stref planistycznej SN we wskazanych obszarach. ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4220	25.05.2026	4220	strefa 2949SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4221	25.05.2026	4221	strefa 2685SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia w ramach strefy SW dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4222	25.05.2026	4222	dz. 26/2 AR.26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
4223	25.05.2026	4223	dz. 38/28 AR.7 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4224	25.05.2026	4224	strefy 830SN, 787SN, 49SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref SN. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4225	25.05.2026	4225	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4226	25.05.2026	4226	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4227	25.05.2026	4227	Strachowice, strefa 95SP w obszarze planu miejscowego (XXXVIII/1225/09)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.

4228	25.05.2026	4228	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4229	25.05.2026	4229	strefy 3434SW,3248SW,3252SW,3254SW,3253SW,724SN,726SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie kierunkowego wskazania lokalizacji funkcji usługowej w pobliżu stref planistycznych SK lub SO ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4230	25.05.2026	4230	dz. 26/2 AR.26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
4231	25.05.2026	4231	dz. 7/15 AR. 15 ob. Klecina, dz. 7/17 AR. 15 ob. Klecina, dz. 7/19 AR. 15 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4232	25.05.2026	4232	dz. 4 AR. 2 ob. Oporów, dz. 3/4 AR. 2 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4233	25.05.2026	4233	dz. 52 AR.4 ob. Dąbie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4234	25.05.2026	4234	Strachowice, strefa 95SP w obszarze planu miejscowego (XXXVIII/1225/09)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
4235	25.05.2026	4235	dz. 4/2 AR.7 ob. Brochów, dz. 29/10 AR.8 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia usług w parterze budynku, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4236	25.05.2026	4236	dz. 30, 32 AR.20 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
4237	25.05.2026	4237	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem 3; zgodnie z załącznikiem graficznym 5; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4238	25.05.2026	4238	dz. 3/6 AR. 16 ob. Oporów, dz. 1/8 AR. 15 ob. Oporów, dz. 1/4 AR. 15 ob. Oporów, dz. 1/7 AR. 15 ob. Oporów, dz. 2/11 AR. 16 ob. Oporów, dz. 2/19 AR. 16 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4239	25.05.2026	4239	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4240	25.05.2026	4240	dz. 2/7, 2/12, 2/10, 2/11, 2/9 AR.1 ob. Sołtysowice, dz. 106 AR.7 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4241	25.05.2026	4241	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
4242	25.05.2026	4242	dz. 17/6, 17/8, 17/41, 17/59, 17/60, 17/67, 18/1, AR 5, ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4243	25.05.2026	4243	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4244	25.05.2026	4244	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4245	25.05.2026	4245	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem 2; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4246	25.05.2026	4246	dz. 6, AR 7, ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych SO i SZ na strefę SW lub SH lub SU lub SP w całości, a także zmiany na strefę SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4247	25.05.2026	4247	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4248	25.05.2026	4248	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4249	25.05.2026	4249	dz. 3/3, AR 26, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
4250	25.05.2026	4250	dz. 1/29, 1/28, 1/15, 1/16, AR 3 ob. Klecina	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP na części przedmiotowego obszaru oraz stref planistycznych SU, SI, SK ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4251	25.05.2026	4251	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4252	25.05.2026	4252	Park Szczytnicki; dz. 105/1 AR. 26 ob. Stare Miasto; dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 46 AR. 8 ob. Zgorzelisko; okolice stadionu Sparty Wrocław; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy w pobliżu stadionu Sparty Wrocław oraz na terenach przyległych do ROD przy ul. Młodnickiego i do Parku Szczytnickiego ze względu na brak sprecyzowania zasięgu postulatu, istniejące uwarunkowania oraz obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dopuszczające zabudowę o zróżnicowanej funkcji i parametrach. Nie uwzględniono w zakresie możliwości montażu pergoli na płycie rynku we Wrocławiu, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy planistycznej SJ ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono w zakresie wprowadzenia terenu usług gastronomii poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4253	25.05.2026	4253	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4254	25.05.2026	4254	strefa 165SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4255	25.05.2026	4255	strefy 3227SW, 161SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4256	25.05.2026	4256	strefa 653SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4257	25.05.2026	4257	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4258	25.05.2026	4258	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4259	25.05.2026	4259	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4260	25.05.2026	4260	strefa 722SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia zasady stopniowania wysokości oraz zasady zabudowy jednorodzinnej jako budynków wyłącznie 1 lokalowych, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4261	25.05.2026	4261	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4262	25.05.2026	4262	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4263	25.05.2026	4263	strefa 722SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia zasady stopniowania wysokości oraz zasady zabudowy jednorodzinnej jako budynków wyłącznie 1 lokalowych, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4264	25.05.2026	4264	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4265	25.05.2026	4265	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
4266	25.05.2026	4266	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4267	25.05.2026	4267	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4268	25.05.2026	4268	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4269	25.05.2026	4269	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4270	25.05.2026	4270	dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, utwardzenia terenu, zachowania drzewostanu oraz wykluczenia działań, prowadzących do usunięcia zieleni i zabetonowania terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.
4271	25.05.2026	4271	obszar całego miasta	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4272	25.05.2026	4272	dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, utwardzenia terenu, zachowania drzewostanu oraz wykluczenia działań, prowadzących do usunięcia zieleni i zabetonowania terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.

4273	25.05.2026	4273	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4274	25.05.2026	4274	dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/377 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4275	25.05.2026	4275	strefa 653SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4276	25.05.2026	4276	strefy 568SU, 555SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4277	25.05.2026	4277	strefa 5SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4278	25.05.2026	4278	strefy 3227SW, 161SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4279	25.05.2026	4279	strefa 597SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4280	25.05.2026	4280	dz. 17/4 AR. 15 ob. Swojczyce, dz. 29/4 AR. 5 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4281	25.05.2026	4281	dz. 23/5 AR. 5 ob. Plac Grunwaldzki; dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 41/1, 45/2 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 23/5, AR. 5, ob. Plac Grunwaldzki, dz. 4, AR_6, ob. Księże Małe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4282	25.05.2026	4282	dz. 23/5 AR. 5 ob. Plac Grunwaldzki; dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 41/1, 45/2 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 23/5, AR. 5, ob. Plac Grunwaldzki, dz. 4, AR_6, ob. Księże Małe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4283	25.05.2026	4283	dz. 16/1 AR. 5 ob. Żar	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4284	25.05.2026	4284	dz. 17/9 AR. 3 ob. Gaj, dz. 18/10 AR. 3 ob. Gaj, dz. 17/11 AR. 3 ob. Gaj, dz. 18/12 AR. 3 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4285	25.05.2026	4285	rejon ul. Góreckiej i planowanego przystanku kolejowego Wrocław Maślice; strefy 88SW, 597SU; strefy 92SW, 96SW, 3217SJ, 2667SJ, 2420SJ, 1119SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4286	25.05.2026	4286	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4287	25.05.2026	4287	strefa 112SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4288	25.05.2026	4288	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji oraz stref aktywności gospodarczej.
4289	25.05.2026	4289	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4290	25.05.2026	4290	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4291	25.05.2026	4291	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4292	25.05.2026	4292	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4293	25.05.2026	4293	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4294	25.05.2026	4294	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4295	25.05.2026	4295	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4296	25.05.2026	4296	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
4297	25.05.2026	4297	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

4298	25.05.2026	4298	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4299	25.05.2026	4299	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4300	25.05.2026	4300	strefa 165SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4301	25.05.2026	4301	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie odpowiednich regulacji.
4302	25.05.2026	4302	dz. 1, 3, AR 20, ob. Osobowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy oraz parametrów zabudowy.
4303	25.05.2026	4303	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4304	25.05.2026	4304	dz. 32,33,34, AR 8, ob Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na osiedlach blokowych. Osiedla te ze względu na swój wyjątkowy charakter będą kształtowane w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
4305	25.05.2026	4305	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
4306	25.05.2026	4306	strefa 586SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4307	25.05.2026	4307	strefa 7SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4308	25.05.2026	4308	strefa 13SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO oraz wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.
4309	25.05.2026	4309	obszar całego miasta	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4310	25.05.2026	4310	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4311	25.05.2026	4311	Park Szczytnicki; dz. 105/1 AR. 26 ob. Stare Miasto; dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 46 AR 8, ob. Zgorzelisko; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; okolice stadiony Sparty Wrocław; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy w pobliżu stadionu Sparty Wrocław oraz na terenach przyległych do ROD przy ul. Młodnickiego i do Parku Szczytnickiego ze względu na brak sprecyzowania zasięgu postulatu, istniejące uwarunkowania oraz obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dopuszczające zabudowę o zróżnicowanej funkcji i parametrach. Nie uwzględniono w zakresie możliwości montażu pergoli na płycie rynku we Wrocławiu, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zwiększenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy planistycznej SJ ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono w zakresie wprowadzenia terenu usług gastronomii poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4312	25.05.2026	4312	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4313	25.05.2026	4313	strefa 653SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4314	25.05.2026	4314	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4315	25.05.2026	4315	obszar całego miasta	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4316	25.05.2026	4316	strefy 3442SW, 1641SW, 3578SJ, 1578SW, 1573SW, 1608SW, 1878SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna na teren usług i teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Wymienione funkcje są dopuszczone w ramach wyznaczonej strefy planistycznej SW. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4317	25.05.2026	4317	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

4318	25.05.2026	4318	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2; zgodnie z załącznikiem nr 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4319	25.05.2026	4319	strefy 550SU, 564SU, 570SU	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4320	25.05.2026	4320	strefy 39SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4321	25.05.2026	4321	dz. 16/1, 16/2, 1/1, 1/2, 2/7, 2/6 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1, 28, 2/2, 3/1 AR. 44 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie pozostawienia terenu zieleni nieuporządkowanej, ternu lasu, wód na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4322	25.05.2026	4322	dz. 17/4 AR. 15 ob. Swojczyce, dz. 29/4 AR. 5 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4323	25.05.2026	4323	strefa 646SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SO lub SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4324	25.05.2026	4324	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4325	25.05.2026	4325	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy oddziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.

4326	25.05.2026	4326	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
4327	25.05.2026	4327	strefa 586SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4328	25.05.2026	4328	strefa 165SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4329	25.05.2026	4329	strefa 92SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4330	25.05.2026	4330	strefy 550SU, 564SU, 570SU	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4331	25.05.2026	4331	strefa 39SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4332	25.05.2026	4332	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4333	25.05.2026	4333	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4334	25.05.2026	4334	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4335	25.05.2026	4335	strefa 39SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4336	25.05.2026	4336	strefa 826SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4337	25.05.2026	4337	strefa 646SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SO lub SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4338	25.05.2026	4338	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4339	25.05.2026	4339	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4340	25.05.2026	4340	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4341	25.05.2026	4341	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4342	25.05.2026	4342	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4343	25.05.2026	4343	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4344	25.05.2026	4344	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4345	25.05.2026	4345	dz. 29/4, AR 5, ob. Sołtysoeice, dz. 8/5, AR 5, ob. Sołtysowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia działki 29/4 na strefę usługową SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia działki 8/5 na strefę zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie włączenia części obszaru Sołtysowic do grupy z dostępnością do szkoły podstawowej do 1500 m, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, granice osiedli, oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4346	25.05.2026	4346	strefa 5SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4347	25.05.2026	4347	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4348	25.05.2026	4348	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4349	25.05.2026	4349	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4350	25.05.2026	4350	strefa 608SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4351	25.05.2026	4351	strefa 39SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4352	25.05.2026	4352	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4353	25.05.2026	4353	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4354	25.05.2026	4354	strefy 3227SW, 161SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4355	25.05.2026	4355	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4356	25.05.2026	4356	dz. 27/7 AR. 18 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia działki na zabudowę jednorodzinną ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4357	25.05.2026	4357	strefa 653SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4358	25.05.2026	4358	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji oraz stref aktywności gospodarczej.
4359	25.05.2026	4359	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4360	25.05.2026	4360	strefa 597SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4361	25.05.2026	4361	dz. 16/39 AR. 8 ob. Stare Miasto, dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4362	25.05.2026	4362	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4363	25.05.2026	4363	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4364	25.05.2026	4364	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4365	25.05.2026	4365	strefa 586SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4366	25.05.2026	4366	strefa 165SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4367	25.05.2026	4367	strefa 35SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4368	25.05.2026	4368	strefa 92SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4369	25.05.2026	4369	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4370	25.05.2026	4370	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4371	25.05.2026	4371	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4372	25.05.2026	4372	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4373	25.05.2026	4373	strefa 826SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4374	25.05.2026	4374	dz. 25/2 AR. 33 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4375	25.05.2026	4375	strefy 568SU, 555SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4376	25.05.2026	4376	dz. 16/1, 16/2, 1/1, 1/2, 2/7, 2/6 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1, 28, 2/2, 3/1 AR. 44 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie pozostawienia terenu zieleni nieuporządkowanej, ternu lasu, wód na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4377	25.05.2026	4377	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4378	22.05.2026	4378	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4379	22.05.2026	4379	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4380	22.05.2026	4380	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4381	22.05.2026	4381	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4382	22.05.2026	4382	strefa 101SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4383	22.05.2026	4383	strefy 2894SW, 2893SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefy handlu wielkopowierzchniowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4384	22.05.2026	4384	strefy 2897SW, 2909SW, 2914SW, 2901SW, 2915SW, 2926SW, 3437SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4385	22.05.2026	4385	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4386	22.05.2026	4386	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4387	22.05.2026	4387	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4388	22.05.2026	4388	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4389	22.05.2026	4389	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4390	22.05.2026	4390	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4391	22.05.2026	4391	strefa 13SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO oraz wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.
4392	22.05.2026	4392	strefa 7SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4393	22.05.2026	4393	strefy 3193SW, 1224SW, 3211SW, 3210SW, 3154SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4394	22.05.2026	4394	strefy 3348SW, 1205SW, 1254SW, 1276SW, 1350SW, 1354SW, 1341SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SN oraz strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4395	22.05.2026	4395	Osiedle Pilczyce - Kozanów - Popowice Płn.	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4396	22.05.2026	4396	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4397	22.05.2026	4397	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4398	22.05.2026	4398	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4399	22.05.2026	4399	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4400	22.05.2026	4400	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4401	22.05.2026	4401	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4402	22.05.2026	4402	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4403	22.05.2026	4403	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4404	22.05.2026	4404	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4405	22.05.2026	4405	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4406	22.05.2026	4406	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4407	22.05.2026	4407	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4408	22.05.2026	4408	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4409	22.05.2026	4409	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4410	22.05.2026	4410	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4411	22.05.2026	4411	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4412	22.05.2026	4412	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4413	22.05.2026	4413	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4414	22.05.2026	4414	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4415	22.05.2026	4415	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4416	22.05.2026	4416	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4417	22.05.2026	4417	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4418	22.05.2026	4418	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4419	22.05.2026	4419	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4420	22.05.2026	4420	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4421	22.05.2026	4421	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4422	22.05.2026	4422	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4423	22.05.2026	4423	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4424	22.05.2026	4424	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4425	22.05.2026	4425	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4426	22.05.2026	4426	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4427	22.05.2026	4427	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4428	22.05.2026	4428	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4429	22.05.2026	4429	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4430	22.05.2026	4430	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4431	22.05.2026	4431	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4432	22.05.2026	4432	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4433	22.05.2026	4433	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4434	22.05.2026	4434	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4435	22.05.2026	4435	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4436	22.05.2026	4436	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4437	22.05.2026	4437	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4438	22.05.2026	4438	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4439	22.05.2026	4439	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4440	22.05.2026	4440	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4441	22.05.2026	4441	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4442	22.05.2026	4442	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4443	22.05.2026	4443	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4444	22.05.2026	4444	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4445	22.05.2026	4445	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4446	22.05.2026	4446	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4447	22.05.2026	4447	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4448	22.05.2026	4448	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4449	22.05.2026	4449	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4450	22.05.2026	4450	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4451	22.05.2026	4451	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4452	22.05.2026	4452	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4453	22.05.2026	4453	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4454	22.05.2026	4454	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4455	22.05.2026	4455	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4456	22.05.2026	4456	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4457	22.05.2026	4457	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4458	22.05.2026	4458	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4459	22.05.2026	4459	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4460	22.05.2026	4460	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4461	22.05.2026	4461	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4462	22.05.2026	4462	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4463	22.05.2026	4463	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4464	22.05.2026	4464	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4465	20.05.2026	4465	połączenie piesze Parku Wschodniego z ulicą Wilczą i Kładką Siedlecką	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie odtworzenia historycznego pieszo – rowerowego połączenia Parku Wschodniego z ulicą Wilczą i Kładką Siedlecką, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4466	20.05.2026	4466	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4467	22.05.2026	4467	Obszar uzupełnienia zabudowy 41OUZ na osiedlu Rakowiec; dz. 4/153 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/131 AR. 42 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SN we wskazanym obszarze, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, które uniemożliwiają wskazania na obszarze kolejowym innej strefy niż strefa komunikacyjna SK. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia obszaru uzupełnienia zabudowy, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4468	25.05.2026	4468	dz. 17/4, 18/4, 19/1, 18/12, 8/2, 7/1, 159, 3/17, 2/7, 2/1 AR. 2 ob. Partynice; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 7/7 AR. 1 ob. Partynice, dz. 16 AR. 2 ob. Partynice; strefy 218SW, 280SW, 318SW, 333SW, 394SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na Łącznik Racławicka - Karkonoska, ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Także z powodów ochrony mocno zadrzewionego terenu poniżej ul. Przyjaźni zrezygnowano z odcinka drogi pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Jeździecką. Odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę". Nie uwzględniono w zakresie przebudowy przejść dla pieszych i skrzyżowań, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania parametrów drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska, ponieważ nie ma takiej konieczności. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia rezerwy o wskazanych parametrach, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4469	25.05.2026	4469	Osiedle Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia i ograniczenia ustaleń dopuszczających na etapie mpzp lub decyzji administracyjnych przedsięwzięcia zawsze lub potencjalnie znacząco oddziałujące na środowisko, dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wyłącznie jako wolnostojącej lub bliźniaczej, utrzymania rezerwy M* wyłącznie jako perspektywicznej rezerwy mieszkaniowej oraz pozostawienia przebiegu tras rowerowych ze Studium ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia terenu ujętej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia jednostki urbanistycznej B26 Węzeł Pawłowicki na strefę usług i zieleni i rekreacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia w ramach zabudowy mieszkaniowej wyłącznie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na części przedmiotowego obszaru ze względu na istniejące zagospodarowanie. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4470	22.05.2026	4470	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4471	22.05.2026	4471	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4472	22.05.2026	4472	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4473	22.05.2026	4473	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4474	22.05.2026	4474	dz. 205/9 AR. 4 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4475	22.05.2026	4475	dz. 64/2 AR. 2 ob. Kowale, dz. 64/5 AR. 2 ob. Kowale, dz. 64/4 AR. 2 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określenia spójnych zasad dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4476	22.05.2026	4476	dz. 96 AR. 5 ob. Zalesie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określenia spójnych zasad dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta. Uwzględniono w zakresie zachowania strefy SW oraz wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4477	22.05.2026	4477	dz. 68/4 AR.4 ob. Poświętne, dz. 68/2 AR.4 ob. Poświętne, dz. 67/2 AR.4 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określania spójnych zasad dopuszczania zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta.
4478	22.05.2026	4478	dz. 7/11 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 7/16 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 9/4 AR. 8 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4479	22.05.2026	4479	dz. 12/13 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 12/19 AR.8 ob. Poświętne, dz. 12/21 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 12/23 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 12/25 AR. 8 ob. Poświętne, dz. 12/26 AR. 8 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określania spójnych zasad dopuszczania zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4480	22.05.2026	4480	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4481	22.05.2026	4481	dz. 6/2, 2/34, 2/35, 2/103, 2/99, 2/15, 2/16, 2/10, 2/103, 5/1, 2/43, 2/44, 2/40, 2/39, 2/92, 2/91, 2/41, 4, 8, 2/68, 2/86, 2/18, 2/61, 2/66, 2/23, 2/8, 2/3, 2/104, 2/8, 3/2, 3/3 AR. 22 ob. Grabiszyn, dz. 11/31, 11/14, 11/29, 11/17, 11/16, 11/28, 11/27, 11/3, 11/32, 11/30, 11/15 AR. 21 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia możliwości realizacji funkcji mieszkaniowych ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy oraz zachowanie strefy planistycznej SP, która dopuszcza usługi na tym terenie.

4482	22.05.2026	4482	dz. 65/2 AR. 4 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określania spójnych zasad dopuszczania zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta.
4483	22.05.2026	4483	dz. 12/15 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/16 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/20 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/22 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/24 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/27 AR. 1 ob. Poświętne, dz. 12/29 AR. 1 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie zaniechania określania gminnych standardów dostępności do infrastruktury społecznej ze względu na potrzebę określania spójnych zasad dopuszczania zabudowy mieszkaniowej na obszarze miasta. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP i parametrów zabudowy.
4484	21.05.2026	4484	dz. 35 AR. 2 ob. Żerniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4485	25.05.2026	4485	dz. 84/2 AR. 12 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4486	25.05.2026	4486	strefa 99SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4487	25.05.2026	4487	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4488	25.05.2026	4488	dz. 54/3 AR. 11 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4489	25.05.2026	4489	dz. 14/2 AR. 4 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4490	25.05.2026	4490	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4491	25.05.2026	4491	dz. 63 AR. 11 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i jednorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4492	25.05.2026	4492	dz. od 36/3 do 36/7 AR.2 ob. Kłokoczyce, dz. od 23/1 do 23/19 AR.2 ob. Kłokoczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU lub SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4493	25.05.2026	4493	dz. 114 AR. 8 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Należy wskazać, że w planie ogólnym określa się wyłącznie nadziemną intensywność zabudowy, podczas gdy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wskaźnik ten mógł obejmować kondygnacje nadziemne i podziemne.
4494	25.05.2026	4494	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/1 AR. 2 ob. Nowy Dwór,	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4495	25.05.2026	4495	dz. 4 AR. 18 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4496	25.05.2026	4496	dz. 19/4 AR. 25 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4497	25.05.2026	4497	dz. 70 AR. 6 ob. Oporów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4498	25.05.2026	4498	dz. 14/2 AR. 4 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4499	25.05.2026	4499	strefy 54SN, 277SN, 812SN, 832SN, 784SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie stref zieleni i rekreacji.
4500	25.05.2026	4500	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4501	25.05.2026	4501	dz. 5/90 AR. 1 ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4502	25.05.2026	4502	dz. 57/7 AR. 29 ob. Południe, dz. 57/4 AR. 29 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia na wskazanych nieruchomościach strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4503	25.05.2026	4503	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010; Trasa Krakowska wg archiwalnego Studium 2010; osiedle Oporów; tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych. Nie uwzględniono w zakresie przesunięcia wskazanej w uwadze strefy planistycznej bliżej linii kolejowej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz brak możliwości, ponieważ strefa ta jest wyznaczona na styku z obszarem kolejowym. Rezerwa w tym przebiegu jest ustalona w planie miejscowym a po stronie gminy Siechnice ma ona zaplanowaną kontynuację. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na Łącznik Racławicka - Karkonoska, ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Także z powodów ochrony mocno zadrzewionego terenu poniżej ul. Przyjaźni zrezygnowano z odcinka drogi pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Jeździecką. Odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę”. Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice”. Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
4504	25.05.2026	4504	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4505	25.05.2026	4505	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4506	25.05.2026	4506	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4507	25.05.2026	4507	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4508	25.05.2026	4508	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4509	25.05.2026	4509	strefa 1329SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4510	25.05.2026	4510	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

4511	25.05.2026	4511	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4512	25.05.2026	4512	Rejon ul. Mostowej i mostu Władysława Sikorskiego	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4513	25.05.2026	4513	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4514	25.05.2026	4514	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4515	25.05.2026	4515	dz. 4 AR. 25 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4516	25.05.2026	4516	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4517	25.05.2026	4517	dz. 73 AR. 29 ob. Stabłowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4518	25.05.2026	4518	strefa 65SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków.
4519	25.05.2026	4519	dz. 37/4 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/2 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/3 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/1 AR. 8 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podzielenia strefy SW na strefę SW oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4520	25.05.2026	4520	dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4521	25.05.2026	4521	dz. 71 AR. 11 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na strefę SN lub SW oraz przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4522	25.05.2026	4522	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4523	25.05.2026	4523	dz. 3/2 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4524	25.05.2026	4524	dz. 52/2 AR. 23 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4525	25.05.2026	4525	dz. 61/21 AR.9 ob. Borek, dz. 19/5 AR. 12 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia nowej strefy planistycznej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4526	25.05.2026	4526	dz. 2/11 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/12 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/14 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/15 AR. 26 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4527	22.05.2026	4527	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4528	24.05.2026	4528	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4529	22.05.2026	4529	dz. 23/32 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 24/1 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 23/2 AR. 11 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4530	24.05.2026	4530	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4531	24.05.2026	4531	dz. 4 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4532	24.05.2026	4532	dz. 1/30 AR. 14 ob. Wojszyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4533	24.05.2026	4533	dz. 4/54 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/120 AR. 42 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4534	24.05.2026	4534	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4535	24.05.2026	4535	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4536	24.05.2026	4536	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4537	24.05.2026	4537	dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4538	24.05.2026	4538	dz. 12/1 AR. 14 ob. Różanka, dz. 13/1 AR. 14 ob. Różanka, dz. 10/1 AR. 14 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4539	22.05.2026	4539	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4540	22.05.2026	4540	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

4541	24.05.2026	4541	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4542	22.05.2026	4542	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4543	22.05.2026	4543	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4544	22.05.2026	4544	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4545	24.05.2026	4545	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4546	22.05.2026	4546	dz. 1/11 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4547	24.05.2026	4547	dz. 75/16 AR. 3 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4548	24.05.2026	4548	dz. 20/1 AR. 27 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
4549	24.05.2026	4549	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4550	22.05.2026	4550	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4551	24.05.2026	4551	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
4552	22.05.2026	4552	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4553	22.05.2026	4553	dz. 1/3 AR. 24 ob. Osobowice, dz. 1/8 AR. 24 ob. Osobowice, dz. 1/11 AR. 24 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4554	22.05.2026	4554	osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4555	24.05.2026	4555	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4556	24.05.2026	4556	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4557	22.05.2026	4557	dz. 5/15 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/16 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/6 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/1 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/5 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4/7 AR. 32 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4558	22.05.2026	4558	dz. 6 AR.20 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4559	22.05.2026	4559	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4560	22.05.2026	4560	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4561	25.05.2026	4561	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 1138SW, 1122SW; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie obniżenia w strefach SW wysokości zabudowy do 12 m ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4562	25.05.2026	4562	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4563	25.05.2026	4563	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4564	22.05.2026	4564	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4565	22.05.2026	4565	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4566	24.05.2026	4566	dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto, strefy 2772SW, 2732SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4567	22.05.2026	4567	dz. 2/16, 3/1, 3/2, 3/3, 3/4, 3/5, 3/6, 3/7, 3/8, 4/1, 4/2, 4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 34, 35, 36 AR. 4 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4568	22.05.2026	4568	dz. 4/26 AR. 17 ob. Oporów, dz. 4/32 AR. 17 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4569	22.05.2026	4569	dz. 6/13 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4570	22.05.2026	4570	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

4571	24.05.2026	4571	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4572	25.05.2026	4572	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4573	22.05.2026	4573	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4574	22.05.2026	4574	dz. 5/15 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/16 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/19 AR. 32 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4575	22.05.2026	4575	dz. 4/12 AR. 32 ob. Południe, dz. 4/13 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/7 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4576	25.05.2026	4576	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4577	24.05.2026	4577	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
4578	22.05.2026	4578	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4579	22.05.2026	4579	strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

4580	24.05.2026	4580	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie obniżenia w strefach SW i SW wysokości zabudowy do 12 m ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4581	22.05.2026	4581	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4582	25.05.2026	4582	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
4583	24.05.2026	4583	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji oraz stref aktywności gospodarczej.
4584	24.05.2026	4584	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4585	24.05.2026	4585	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4586	24.05.2026	4586	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4587	24.05.2026	4587	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4588	24.05.2026	4588	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4589	22.05.2026	4589	dz. 5/15 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/16 AR. 32 ob. Południe, dz. 5/19 AR. 32 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4590	22.05.2026	4590	dz. 5/2 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/7 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/15 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/24 AR. 7 ob. Borek, dz. 6/26 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4591	22.05.2026	4591	dz. 6/13 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4592	22.05.2026	4592	dz. 6/13 AR. 7 ob. Borek	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4593	22.05.2026	4593	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4594	22.05.2026	4594	dz. 5/15, 5/16, 5/6, 5/1, 5/5, 5/7, 4/7, 4/13, 4/12 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4595	25.05.2026	4595	dz. 4 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa, usługowa, składy, bazy transportowe, ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4596	25.05.2026	4596	dz. 34/6 AR. 21 ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń zabudowa mieszkaniowa, usługowa, bazy, składy, produkcja, usługi transportowe, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4597	22.05.2026	4597	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4598	22.05.2026	4598	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4599	22.05.2026	4599	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
4600	22.05.2026	4600	dz. 9 AR. 19 ob. Widawa, dz. 11 AR. 19 ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
4601	22.05.2026	4601	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4602	22.05.2026	4602	dz. 3/1 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany planu ogólnego poprzez objęcie przedmiotowej nieruchomości strefą wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4603	22.05.2026	4603	strefa 3328SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU.

4604	22.05.2026	4604	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4605	25.05.2026	4605	strefa 530SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4606	25.05.2026	4606	strefa 3133SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4607	25.05.2026	4607	strefa 3182SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4608	25.05.2026	4608	dz. 8/3 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4609	25.05.2026	4609	strefa 3184SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4610	25.05.2026	4610	strefa 3164SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4611	25.05.2026	4611	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4612	25.05.2026	4612	strefa 3138SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4613	25.05.2026	4613	strefa 3157SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej 3157SW na teren zieleni urządzonej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref.
4614	25.05.2026	4614	strefy 3193SW, 1224SW, 3211SW, 3210SW, 3154SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4615	25.05.2026	4615	Osiedle Pilczyce - Kozanów - Popowice Płn.; strefy 3103SW, 80SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SU, SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4616	25.05.2026	4616	strefy 3348SW, 1205SW, 1254SW, 1276SW, 1350SW, 1354SW, 1341SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SN oraz strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4617	25.05.2026	4617	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4618	25.05.2026	4618	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4619	25.05.2026	4619	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4620	25.05.2026	4620	strefa 1904SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4621	25.05.2026	4621	dz. 4 AR 41 ob. Południe; dz. 4/2,4/3,4/4,4/5,4/7,4/12,4/13,5/1,5/5,5/6,5/7,5/15,5/20, AR 32, ob Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4622	25.05.2026	4622	strefa 2429SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4623	25.05.2026	4623	dz. 8,7/4,5/4,4/4,3/3,6,3/4,3/6,3/7,3/8, AR 15, ob. Poludnie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia wskaźników parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielkorodzinną.
4624	25.05.2026	4624	dz. 4/2,5/1,6/1, AR 24 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SW.
4625	25.05.2026	4625	dz. 3/15, 3/16, 3/9, AR 18, ob. Popowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4626	25.05.2026	4626	dz. 7/1,7/2,/,8,9,10,11,17, AR 9, ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4627	25.05.2026	4627	dz. 11, AR 9, ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4628	25.05.2026	4628	strefa 2685SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4629	25.05.2026	4629	strefa 2685SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4630	25.05.2026	4630	strefa 2685SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4631	25.05.2026	4631	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4632	25.05.2026	4632	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4633	25.05.2026	4633	dz. 77/2, AR 14, ob. Gaj; strefa 29SU	Częściowo nieuwzględniona	NIe uwzględniono w zakresie zmiany granicy strefy ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4634	25.05.2026	4634	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4635	25.05.2026	4635	strefy 23SN, 24SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4636	25.05.2026	4636	dz. 1/5,11/6,11/7,15/4,15/5,15/6,15/7,15/8,15/9,18/7,,18/20,15/11,18/33, AR 4, ob. 62	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany całej działki nr 15/11 na strefę otwartą ze względu na wymagania dotyczące kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref SO oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4637	25.05.2026	4637	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4638	25.05.2026	4638	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4639	25.05.2026	4639	strefa 3144SW	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4640	25.05.2026	4640	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4641	25.05.2026	4641	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4642	25.05.2026	4642	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4643	25.05.2026	4643	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4644	25.05.2026	4644	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
4645	25.05.2026	4645	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4646	25.05.2026	4646	dz. 2/11, AR. 8, ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie usunięcia strefy SI, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
4647	25.05.2026	4647	strefy 87SU, 89SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4648	25.05.2026	4648	dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4649	25.05.2026	4649	strefy 3629SJ, 3567SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4650	25.05.2026	4650	strefy 1329SW, 1334SW, 1345SW, 1372SW, 1380SW, 1390SW, 1392SW, 1399SW, 1411SW, 1419SW, 1475SW, 1466SW, 1455SW, 1467SW, 1481SW, 1428SW, 1465SW, 1461SW, 1469SW, 1483SW, 1468SW, 1483SW, 1505SW, 1509SW, 1421SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4651	25.05.2026	4651	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4652	25.05.2026	4652	strefa 88SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4653	25.05.2026	4653	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4654	25.05.2026	4654	strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4655	25.05.2026	4655	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4656	25.05.2026	4656	strefa 576SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4657	25.05.2026	4657	dz. 74/29, AR. 5 ob. Południe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenia terenu.
4658	25.05.2026	4658	dz. 97, 92/10, 92/5, AR 14, ob. Paie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia części wskazanych działek na potrzeby budowy szaletu miejskiego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4659	25.05.2026	4659	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4660	25.05.2026	4660	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4661	25.05.2026	4661	dz. 2/6, 6/6,5/5,7/4,8/4,9/3,3/2,10/4, AR 25, ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4662	25.05.2026	4662	dz. 17/7, AR. 20, ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4663	25.05.2026	4663	dz. 52 AR.4 ob. Dąbie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4664	25.05.2026	4664	strefy 3629SJ, 3567SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4665	25.05.2026	4665	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4666	25.05.2026	4666	strefa 90SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie usunięcia strefy SK, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
4667	25.05.2026	4667	strefa 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4668	25.05.2026	4668	strefa 63SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4669	25.05.2026	4669	strefa 712SW, 702SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych w uwadze stref planistycznych SW na strefę SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4670	25.05.2026	4670	dz. 9/17, AR 14, ob. Pilczyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4671	25.05.2026	4671	dz. 9/17, AR 14, ob. Pilczyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4672	25.05.2026	4672	dz. 52 AR.4 ob. Dąbie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4673	25.05.2026	4673	dz. 74/16, AR. 5, ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4674	25.05.2026	4674	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4675	25.05.2026	4675	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej. Miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo, natomiast południowy odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę”.
4676	25.05.2026	4676	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4677	25.05.2026	4677	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4678	25.05.2026	4678	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4679	25.05.2026	4679	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4680	25.05.2026	4680	strefy 1329SW, 1334SW, 1345SW, 1372SW, 1380SW, 1390SW, 1392SW, 1399SW, 1411SW, 1419SW, 1475SW, 1466SW, 1455SW, 1467SW, 1481SW, 1428SW, 1465SW, 1461SW, 1469SW, 1483SW, 1468SW, 1483SW, 1505SW, 1509SW, 1421SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4681	25.05.2026	4681	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4682	25.05.2026	4682	dz. 22/4, AR. 28, ob Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4683	25.05.2026	4683	dz. 2/2 AR. 30 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4684	25.05.2026	4684	dz. 14/16, 12/17, 12/16, 18/2, 12/27, AR. 20, ob. Swojczyce; dz. 4/3, 1/2, 2/8, 6/7, 6/9, 5/4, 7/5, 7/6, 8/3, 9/4, 3/1, AR. 25, ob. Swoczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4685	25.05.2026	4685	strefa 2685SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wydzielenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4686	25.05.2026	4686	strefy 1555SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

4687	25.05.2026	4687	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4688	25.05.2026	4688	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4689	25.05.2026	4689	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4690	25.05.2026	4690	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4691	25.05.2026	4691	strefa 3154SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania parkingu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4692	25.05.2026	4692	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4693	25.05.2026	4693	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
4694	25.05.2026	4694	dz. 3/3, 4/3, 5/3, AR4, ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4695	25.05.2026	4695	dz. 2,3,4,5/1, AR. 3, ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4696	25.05.2026	4696	strefy 1399SW,1411SW,1390SW,1345SW,1329SW,1390SW,1600SW,165SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ oraz wydzielenia ze stref SW stref SO lub SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4697	25.05.2026	4697	dz. 47, AR. 8, ob. Strachocin	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4698	25.05.2026	4698	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4699	25.05.2026	4699	dz. 22/52, AR. 5, ob. Zgorzelisko	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4700	25.05.2026	4700	strefa 1329SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4701	25.05.2026	4701	dz. 7, 8, 10, AR. 18, ob. Gaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4702	25.05.2026	4702	dz. 6/39, 6/40, 6/41, 6/47, AR. 36, ob. Stare Miasto	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4703	25.05.2026	4703	dz. 3/3, 4/3, 5/3, AR4, ob. Ratyń	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4704	25.05.2026	4704	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4705	25.05.2026	4705	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4706	25.05.2026	4706	dz. 40/1, 40/2, 40/3, 41/1, 44/4, 44/5, 44/6, 44/7, 44/8, 44/9, 44/10, 44/11, 44/12, 45/2, 45/4, 46, 47/1, 47/5, 69/5, 56/19, 57/35 AR. 1 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4707	25.05.2026	4707	dz. 8/21 AR. 13 ob. Ołtaszyn, dz. 1/111, 1/112 AR. 8 ob. Wojszyce, dz. 10 AR. 24, dz. 5 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 2/1, 2/2, 2/3, 2/4 AR. 24, dz. 28 AR. 20, dz. 3/11 AR. 21 ob. Marszowice, dz. 11/2 AR. 14 ob. Maślice, dz. 5, 6 AR. 13 ob. Zgorzelisko, dz. 2/15, 2/16 AR. 4, dz. 1 AR. 1, dz. 6/3, 6/5, 6/8, 6/9, 7, 9 AR. 2, dz. 2, 4/1, 4/2, 9, 13/2 AR. 10, dz. 19/7 AR. 11, dz. 1/2 AR. 12 ob. Leśnica, dz. 79/2, 79/4, 79/8, 2/1, 4/2 AR. 4, dz. 10, 11, 12, 17/1, 17/2, 24, 25, 26, 31, 38, 39, 40, 41, 47, 48, 49, 50, 51, 56 AR. 6, dz. 1/109, 1/110 AR. 8, dz. 7, 8/1, 8/2, 17, 23, 25, 30 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 1/3 AR. 3, dz. 3/3 AR. 4, dz. 5/2, 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 28, 30 AR. 33 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 29/8, 29/11, 29/25 AR. 33, dz. 14/3, 14/4, 14/5, 14/6, 14/7, 14/8 AR. 34, dz. 12/6, 12/7, 12/8 AR. 35, dz. 3/2, 3/3, 3/4, 3/5 AR. 36 ob. Stabłowice, dz. 2, 3, 4, 5, 11 AR. 8 ob. Wojnów, dz. 25/3, 35/2, 9/3 AR. 12, dz. 15/1, 35/1 AR. 13, dz. 24/9 AR. 34, dz. 4, 6/2, 8/2, 9, 721/2 AR. 42, dz. 18/2 AR. 45, dz. 35/4, 341 AR. 46 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SP, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4708	25.05.2026	4708	strefa 133SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI śladem bieżącej Alei Poprzecznej i Alei Kanonierskiej, ponieważ strefa ta jest niezbędna w wyznaczonych granicach do realizacji bezkolizyjnego przejścia nad torami linii kolejowej 143. Podstawą do wyznaczenia strefy była koncepcja złożona do PKP PLK S.A. w ramach programu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe". Nie jest możliwe zrealizowanie takiej inwestycji w bieżącym śladzie ulicy, gdyż nie pozwalają na to warunki techniczne.
4709	25.05.2026	4709	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4710	25.05.2026	4710	dz. 1/15, AR. 9, ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia przeznaczenia zabudowa hotelowa, biurowa, mikroapartamenty, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4711	25.05.2026	4711	dz. 6/9,7/3,7/4,9/2,8/12,5/3,6/7,8/13,6/8,6/4,6/6,8/11,8/10,8/14,8/16,8/15,10/4,10/3,10/6,14/1,14/2,14/4,14/5,14/6,14/7,14/9,14/10,'4',2/8,2/7, AR. 4, ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4712	25.05.2026	4712	dz. 83/4, AR. 4, ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4713	25.05.2026	4713	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
4714	25.05.2026	4714	dz. 188/1,93/1,93/2,93/3,93/4,93/5,93/6,93/7,93/8,93/10,93/11,93/12,93/13,94, AR.24, ob. Kowale, dz. 192,191/1,191/2, AR 23, ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4715	25.05.2026	4715	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4716	25.05.2026	4716	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4717	25.05.2026	4717	dz. 16/18,16/19,21/11,16/4, AR. 15, ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru oraz strefy SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4718	25.05.2026	4718	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4719	25.05.2026	4719	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połączenie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
4720	25.05.2026	4720	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4721	25.05.2026	4721	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SN oraz SP oraz parametrów zabudowy.
4722	25.05.2026	4722	dz. 11/30, 11/31, 11/32, AR. 8, ob.Klecina	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie oraz parametrów zabudowy.
4723	25.05.2026	4723	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4724	25.05.2026	4724	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4725	25.05.2026	4725	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4726	25.05.2026	4726	dz. 89, AR. 2, ob. 11	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4727	25.05.2026	4727	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
4728	25.05.2026	4728	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4729	25.05.2026	4729	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4730	25.05.2026	4730	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4731	25.05.2026	4731	dz. 8/21 AR. 13 ob. Ołtaszyn, dz. 1/111, 1/112 AR. 8 ob. Wojszyce, dz. 10 AR. 24, dz. 5 AR. 1 ob. Jerzmanowo, dz. 2/1, 2/2, 2/3, 2/4 AR. 24, dz. 28 AR. 20, dz. 3/11 AR. 21 ob. Marszowice, dz. 11/2 AR. 14 ob. Maślice, dz. 5, 6 AR. 13 ob. Zgorzelisko, dz. 2/15, 2/16 AR. 4, dz. 1 AR. 1, dz. 6/3, 6/5, 6/8, 6/9, 7, 9 AR. 2, dz. 2, 4/1, 4/2, 9, 13/2 AR. 10, dz. 19/7 AR. 11, dz. 1/2 AR. 12 ob. Leśnica, dz. 79/2, 79/4, 79/8, 2/1, 4/2 AR. 4, dz. 10, 11, 12, 17/1, 17/2, 24, 25, 26, 31, 38, 39, 40, 41, 47, 48, 49, 50, 51, 56 AR. 6, dz. 1/109, 1/110 AR. 8, dz. 7, 8/1, 8/2, 17, 23, 25, 30 AR. 9 ob. Zakrzów, dz. 1/3 AR. 3, dz. 3/3 AR. 4, dz. 5/2, 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 28, 30 AR. 33 ob. Pracze Odrzańskie, dz. 29/8, 29/11, 29/25 AR. 33, dz. 14/3, 14/4, 14/5, 14/6, 14/7, 14/8 AR. 34, dz. 12/6, 12/7, 12/8 AR. 35, dz. 3/2, 3/3, 3/4, 3/5 AR. 36 ob. Stabłowice, dz. 2, 3, 4, 5, 11 AR. 8 ob. Wojnów, dz. 25/3, 35/2, 9/3 AR. 12, dz. 15/1, 35/1 AR. 13, dz. 24/9 AR. 34, dz. 4, 6/2, 8/2, 9, 721/2 AR. 42, dz. 18/2 AR. 45, dz. 35/4, 341 AR. 46 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW, SJ, SU, SP, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4732	25.05.2026	4732	dz. 3/1,3/8,3/9,3/10,3/11, AR. 36, ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4733	25.05.2026	4733	dz. 5/14 AR. 5 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4734	25.05.2026	4734	dz. 76/4, AR. 21, ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o najwiękeszej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4735	25.05.2026	4735	dz.1/37, 1/48, AR. 1, ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4736	25.05.2026	4736	dz. 39/5, AR. 13, ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
4737	25.05.2026	4737	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4738	25.05.2026	4738	dz. 1/133, 1/149, AR. 1, ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4739	25.05.2026	4739	dz. 83/5, AR. 4, ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4740	25.05.2026	4740	dz. 7, 8, AR. 12, ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4741	25.05.2026	4741	dz. 29, AR. 2, ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanej w uwadze nieruchomości strefą planistyczną SN lub SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4742	25.05.2026	4742	dz. 4/5, AR. 5, ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4743	25.05.2026	4743	dz. 4/6, AR. 32, ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy planistycznej SK ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4744	25.05.2026	4744	dz. 5/2,5/3,5/12,5/14,5/16,5/18, AR. 14, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SJ, SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4745	25.05.2026	4745	dz. 83/5, AR. 4, ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4746	25.05.2026	4746	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4747	25.05.2026	4747	strefy 13SO,19SO,22SO,34SO,60SO,78SO,86SO,114SO,130SO,134SO,142SO,144SO,150SO,151SO,153SO,158SO; strefy 369SW,180SN,53SO,645SN,586SU,16SP,165SN,500SN,595SN,720SN,788SN,789SN,804SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SN i SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym dla części z wymienionych stref otwartych SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie odpowiednich regulacji.
4748	25.05.2026	4748	dz. 6/21, AR. 15, ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4749	25.05.2026	4749	dz. 15, AR. 6, ob. Widawa	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4750	25.05.2026	4750	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

4751	25.05.2026	4751	dz. 48/5, AR. 11. ob. Wojszyce	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4752	25.05.2026	4752	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
4753	25.05.2026	4753	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4754	25.05.2026	4754	dz. 7/39,18/5,21/6, AR. 23, ob. Grabiszyn, dz. 25/2, AR. 27, ob. Grabiszyn, dz. 2/8,3/1,3/2,4/1,5/1,9/16,9/17,9/19, AR. 18, ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia zakresu merytorycznego, którego dotyczyła uwaga.
4755	25.05.2026	4755	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4756	25.05.2026	4756	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4757	25.05.2026	4757	dz. 73 AR. 2 ob. Sępolno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4758	25.05.2026	4758	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4759	25.05.2026	4759	strefa 2732SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy SN na całym wnioskowanym obszarze ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4760	25.05.2026	4760	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4761	25.05.2026	4761	dz. 40/1, 40/2, 40/3, 41/1, 44/4, 44/5, 44/6, 44/7, 44/8, 44/9, 44/10, 44/11, 44/12, 45/2, 45/4, 46, 47/1, 47/5, 69/5, 56/19, 57/35 AR. 1 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4762	25.05.2026	4762	dz. 5/2,5/3,5/12,5/14,5/16,5/18, AR. 14, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SJ, SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4763	25.05.2026	4763	dz. 5/2,5/3,5/12,5/14,5/16,5/18, AR. 14, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SJ, SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4764	25.05.2026	4764	dz. 5/2,5/3,5/12,5/14,5/16,5/18, AR. 14, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SJ, SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4765	25.05.2026	4765	dz. 8/1,8/2,8/3,8/4,8/5, AR. 7, ob. Księże Wielkie, dz.33/5, AR.4, ob. Brochów, dz. 24/1,24/2, AR. 18, ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4766	25.05.2026	4766	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4767	25.05.2026	4767	strefy 2894SW, 2901SW, 2893SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefy handlu wielkopowierzchniowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4768	25.05.2026	4768	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4769	25.05.2026	4769	strefa 646SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SO lub SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4770	25.05.2026	4770	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4771	25.05.2026	4771	strefa 112SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4772	25.05.2026	4772	strefa 597SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4773	25.05.2026	4773	dz. 21/1 AR. 1 ob. Jagodno	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4774	25.05.2026	4774	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4775	25.05.2026	4775	ROD Piast, ROD Westerplatte, ROD Zorza, ROD Lepsze Jutro	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie sprzeciwu wobec planowanej realizacji ciągu pieszo-rowerowego przebiegającego przez teren istniejących ogrodów działkowych, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4776	25.05.2026	4776	dz. 17/4 AR. 15 ob. Swojczyce, dz. 29/4 AR. 5 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
4777	25.05.2026	4777	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4778	25.05.2026	4778	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4779	25.05.2026	4779	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 1138SW, 1122SW; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem nr 2	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wysokości zabudowy do 12 m ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4780	25.05.2026	4780	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4781	25.05.2026	4781	dz. 18, AR. 6, ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia funkcji usług kultury, sportu, rekreacji oraz usług publicznych ze względu zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4782	25.05.2026	4782	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

4783	25.05.2026	4783	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4784	25.05.2026	4784	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4785	25.05.2026	4785	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4786	25.05.2026	4786	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4787	25.05.2026	4787	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4788	25.05.2026	4788	strefa 35SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4789	25.05.2026	4789	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4790	25.05.2026	4790	strefa 92SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4791	25.05.2026	4791	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4792	25.05.2026	4792	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4793	25.05.2026	4793	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4794	25.05.2026	4794	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4795	25.05.2026	4795	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4796	25.05.2026	4796	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
4797	25.05.2026	4797	ROD Piast, ROD Westerplatte, ROD Zorza, ROD Lepsze Jutro	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie sprzeciwu wobec planowanej realizacji ciągu pieszo-rowerowego przebiegającego przez teren istniejących ogrodów działkowych, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4798	25.05.2026	4798	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
4799	25.05.2026	4799	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4800	25.05.2026	4800	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4801	25.05.2026	4801	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4802	25.05.2026	4802	strefa 3176SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zagospodarowania terenu.
4803	25.05.2026	4803	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4804	25.05.2026	4804	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

4805	25.05.2026	4805	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4806	25.05.2026	4806	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połącznie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
4807	25.05.2026	4807	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4808	25.05.2026	4808	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4809	25.05.2026	4809	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4810	25.05.2026	4810	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4811	25.05.2026	4811	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
4812	25.05.2026	4812	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4813	25.05.2026	4813	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4814	25.05.2026	4814	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4815	25.05.2026	4815	dz. 16 AR. 3 ob. Jarnołtów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinnana na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4816	25.05.2026	4816	dz. 14/1 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/6 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/5 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/4 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 30 AR. 18 ob. Muchobór Wielki, dz. 31 AR. 18 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4817	25.05.2026	4817	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
4818	25.05.2026	4818	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4819	25.05.2026	4819	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4820	25.05.2026	4820	strefa 7SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4821	25.05.2026	4821	strefa 13SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO oraz wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.
4822	25.05.2026	4822	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4823	25.05.2026	4823	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

4824	25.05.2026	4824	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4825	25.05.2026	4825	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4826	25.05.2026	4826	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4827	25.05.2026	4827	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
4828	25.05.2026	4828	strefy 161SP, 3227SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4829	25.05.2026	4829	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
4830	25.05.2026	4830	strefa 5SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4831	25.05.2026	4831	strefa 608SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4832	25.05.2026	4832	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4833	25.05.2026	4833	strefa 1390SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu drogi oznaczonej w obowiązującym planie miejscowym symbolem 37KDD, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4834	25.05.2026	4834	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4835	25.05.2026	4835	strefa 3038SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4836	25.05.2026	4836	strefa 3348SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4837	25.05.2026	4837	strefa 3088SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4838	25.05.2026	4838	strefa 2937SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4839	25.05.2026	4839	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SN oraz SP oraz parametrów zabudowy.

4840	25.05.2026	4840	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6 AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie stref planistycznych SN oraz SP oraz parametrów zabudowy.
4841	25.05.2026	4841	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
4842	25.05.2026	4842	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4843	22.05.2026	4843	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4844	22.05.2026	4844	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4845	22.05.2026	4845	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4846	22.05.2026	4846	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4847	22.05.2026	4847	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4848	22.05.2026	4848	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4849	22.05.2026	4849	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4850	22.05.2026	4850	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4851	22.05.2026	4851	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4852	22.05.2026	4852	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4853	22.05.2026	4853	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4854	22.05.2026	4854	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4855	22.05.2026	4855	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4856	22.05.2026	4856	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4857	22.05.2026	4857	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4858	22.05.2026	4858	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4859	22.05.2026	4859	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4860	22.05.2026	4860	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4861	22.05.2026	4861	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4862	22.05.2026	4862	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4863	22.05.2026	4863	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4864	22.05.2026	4864	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4865	22.05.2026	4865	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4866	22.05.2026	4866	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4867	22.05.2026	4867	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4868	22.05.2026	4868	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4869	22.05.2026	4869	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4870	22.05.2026	4870	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

4871	22.05.2026	4871	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4872	22.05.2026	4872	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4873	22.05.2026	4873	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4874	22.05.2026	4874	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4875	22.05.2026	4875	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego..
4876	22.05.2026	4876	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4877	22.05.2026	4877	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4878	22.05.2026	4878	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4879	22.05.2026	4879	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4880	22.05.2026	4880	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4881	22.05.2026	4881	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4882	22.05.2026	4882	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4883	22.05.2026	4883	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4884	22.05.2026	4884	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4885	22.05.2026	4885	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4886	22.05.2026	4886	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4887	22.05.2026	4887	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4888	22.05.2026	4888	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4889	22.05.2026	4889	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4890	22.05.2026	4890	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4891	22.05.2026	4891	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4892	22.05.2026	4892	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4893	22.05.2026	4893	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4894	22.05.2026	4894	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4895	22.05.2026	4895	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4896	22.05.2026	4896	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4897	22.05.2026	4897	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4898	22.05.2026	4898	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4899	22.05.2026	4899	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4900	22.05.2026	4900	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4901	22.05.2026	4901	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4902	22.05.2026	4902	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4903	22.05.2026	4903	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4904	22.05.2026	4904	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4905	22.05.2026	4905	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4906	22.05.2026	4906	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4907	22.05.2026	4907	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4908	22.05.2026	4908	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4909	22.05.2026	4909	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

4910	22.05.2026	4910	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4911	22.05.2026	4911	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4912	22.05.2026	4912	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4913	22.05.2026	4913	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4914	22.05.2026	4914	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4915	22.05.2026	4915	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4916	22.05.2026	4916	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4917	22.05.2026	4917	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4918	22.05.2026	4918	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4919	22.05.2026	4919	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4920	22.05.2026	4920	dz. 1/14 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/13 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/12 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/7 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/8 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/6 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/5 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/4 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/3 AR. 12 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4921	22.05.2026	4921	dz. 1/14 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/13 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/12 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/7 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/8 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/6 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/5 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/4 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/3 AR. 12 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4922	22.05.2026	4922	dz. 1/14 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/13 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/12 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/7 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/8 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/6 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/5 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/4 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/3 AR. 12 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4923	22.05.2026	4923	dz. 97/4 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/6 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/2 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/8 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/5 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/7 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/9 AR. 4 ob. Oporów, dz. 96/10 AR. 4 ob. Oporów, dz. 97/5 AR. 4 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ustalenia zakazu zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.
4924	22.05.2026	4924	dz. 1/14 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/13 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 1/12 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/7 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/8 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/6 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/5 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/4 AR. 12 ob. Strachowice, dz. 2/3 AR. 12 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
4925	25.05.2026	4925	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4926	25.05.2026	4926	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4927	25.05.2026	4927	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4928	25.05.2026	4928	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4929	25.05.2026	4929	dz. 8/1 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 8/2 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 8/3 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 8/4 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 8/5 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 33/5 AR. 4 ob. Brochów, dz. 24/1 AR. 18 ob. Brochów, dz. 24/2 AR. 18 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4930	25.05.2026	4930	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

4931	25.05.2026	4931	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4932	25.05.2026	4932	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
4933	22.05.2026	4933	dz. 1 AR. 12 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 11 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 13 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 9 ob. Swojczyce, dz. 1 AR. 10 ob. Swojczyce, dz. 2 AR. 8 ob. Swojczyce, dz. 2/3 AR. 7 ob. Swojczyce, dz. 3 AR. 13 ob. Swojczyce, dz. 3 AR. 11 ob. Swojczyce, dz. 4 AR. 14 ob. Swojczyce, dz. 5 AR. 31 ob. Swojczyce, dz. 9/3 AR. 30 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie uwzględnienia przeznaczenia teren elektrowni słonecznej oraz teren biogazowni ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4934	24.05.2026	4934	dz. 80 AR. 27 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyłączenia możliwości realizacji parkingów podziemnych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4935	22.05.2026	4935	dz. 10/7 AR. 18 ob. Brochów; dz. 13/3 AR. 6 ob. Brochów, dz. 13/2 AR. 6 ob. Brochów; dz. 2/1 AR. 17 ob. Brochów; teren 8UK w w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Centralnej, Polnej i Chińskiej we Wrocławiu; teren D4+MW+EE w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru osiedla Brochów i osiedla Bieńkowice we Wrocławiu - część A	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SI ze względu na skalę i szczegółowość planu ogólnego, w którym wyznacza się wyłącznie drogi należące do podstawowego układu komunikacyjnego miasta o klasie nie niższej niż zbiorcza. Parkingi Park&Ride zostały wyznaczone osobnymi strefami wyłącznie pod te parkingi, które są bezpośrednio powiązane z węzłami przesiadkowymi, przy czym lokalizacja i podział funkcjonalny węzłów przesiadkowych zostały wskazane w uzasadnieniu do planu ogólnego. Możliwości realizacji parkingów przesiadkowych nie jest wykluczona, ponieważ teren komunikacji dopuszczony jest w każdej strefy planistycznej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU w rejonie ulic Mościckiego/Ziemniaczana ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4936	22.05.2026	4936	strefy 289SW, 316SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4937	22.05.2026	4937	strefa 10SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK i wydzielenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Strefa ta jest rezerwą dla ważnego połączenia równoleżnikowego pozwalającego na spięcie osiedli Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów. Połączenie to jest kluczowe także dla rozwijania komunikacji zbiorowej pomiędzy osiedlami.
4938	22.05.2026	4938	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4939	22.05.2026	4939	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4940	25.05.2026	4940	dz. 25/1, 25/2, 25/3, 25/4, 25/5, 25/6, 25/7, 25/8, 25/9, 25/10, 25/11, 25/12, 25/13, 25/14, 25/15, 25/16, 25/17, 25/18, 25/19, 25/20, 25/21, 25/22, 25/23, 25/24, 25/25 AR. 5 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW oraz SJ ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4941	25.05.2026	4941	dz. 19/4 AR. 25 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4942	25.05.2026	4942	dz. 66 AR. 7 ob. Sołtysowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4943	25.05.2026	4943	dz. 1/15 AR. 17 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4944	25.05.2026	4944	dz. 10 AR. 2 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4945	25.05.2026	4945	dz. 1/4 AR. 10 ob. Rędzin, dz. 2/3 AR. 12 ob. Rędzin, dz. 2/4 AR. 12 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia OZE, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4946	25.05.2026	4946	dz. 66 AR. 7 ob. Sołtysowice	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
4947	25.05.2026	4947	dz. 46 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 52 AR. 6 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 6 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4948	25.05.2026	4948	dz. 17/57 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/58 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/59 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/60 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 17/61 AR. 3 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4949	25.05.2026	4949	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4950	25.05.2026	4950	dz. 19/4 AR. 25 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4951	25.05.2026	4951	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4952	25.05.2026	4952	dz. 4 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 5 AR. 4 ob. Muchobór Mały, dz. 2/3 AR. 6 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4953	25.05.2026	4953	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4954	25.05.2026	4954	dz. 24/1 AR. 36 ob. Południe, dz. 24/2 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4955	25.05.2026	4955	dz. 16 AR. 1 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

4956	25.05.2026	4956	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
4957	25.05.2026	4957	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
4958	25.05.2026	4958	dz. 15 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub strefy SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4959	25.05.2026	4959	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
4960	25.05.2026	4960	dz. 15 AR. 2 ob. Zgorzelisko	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW lub strefy SJ, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
4961	25.05.2026	4961	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
4962	25.05.2026	4962	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4963	25.05.2026	4963	strefa 3103SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podzielenia strefy SW na strefę SW oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4964	25.05.2026	4964	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
4965	25.05.2026	4965	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
4966	25.05.2026	4966	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
4967	25.05.2026	4967	dz. 1, 2, 3, 4, 5/2, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14/3, 15, 16, 17 AR. 1 ob. Ołtaszyn, dz. 18 AR. 3 ob. Ołtaszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
4968	25.05.2026	4968	Łącznik Gądowski wg Studium 2018	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz w zakresie uzupełnienia opisu w uzasadnieniu do planu ogólnego o bezkolizyjne wyprowadzenie trasy z Łącznika Gądowskiego w kierunku Kuźnik nad linią 273.
4969	22.05.2026	4969	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4970	22.05.2026	4970	dz. 9/9, 9/10, 9/3, 9/4, 9/6, 9/7, 9/8, 11, 9/15, 9/1, 9/2, 10 AR. 20 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 51/1, 51/2 AR. 19 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 18 AR. 6 ob. Plac Grunwaldzki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez korektę uzasadnienia.
4971	22.05.2026	4971	dz. 6/13 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany ze strefy gospodarczej na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4972	22.05.2026	4972	dz. 6/20 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/33 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/34 AR. 16 ob. Stare Miasto, dz. 6/48 AR. 16 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany ze strefy gospodarczej na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
4973	22.05.2026	4973	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4974	22.05.2026	4974	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4975	22.05.2026	4975	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4976	22.05.2026	4976	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
4977	20.05.2026	4977	Osiedle Księże	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
4978	20.05.2026	4978	Osiedle Księże	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.

4979	20.05.2026	4979	Osiedle Księże	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części wskazanego obszaru, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
4980	20.05.2026	4980	obszar pomiędzy ulicami Karwińską i Głubczycką	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na teren przystanku - platformy kolejowej. W tym rejonie wyznaczono strefę komunikacyjną, która obejmuje istniejące tereny kolejowe. Zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej wraz z nowymi miejscami przystankowymi określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej. Planowane jest między innymi przez PKP PLK zlecenie zadania pn. Zwiększenie zdolności przepustowej Wrocławskiego Węzła Kolejowego wraz z przystosowaniem go do prowadzenia ruchu KDP. Na etapie sporządzania planu ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania większych stref komunikacyjnych w ramach linii kolejowej bez przesądzonych rozwiązań projektowych dotyczących rozwoju WWK. Plan ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji.
4981	20.05.2026	4981	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
4982	25.05.2026	4982	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4983	25.05.2026	4983	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4984	25.05.2026	4984	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

4985	25.05.2026	4985	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4986	25.05.2026	4986	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4987	25.05.2026	4987	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4988	25.05.2026	4988	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

4989	25.05.2026	4989	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4990	25.05.2026	4990	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4991	25.05.2026	4991	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4992	25.05.2026	4992	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

4993	25.05.2026	4993	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4994	25.05.2026	4994	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4995	25.05.2026	4995	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4996	25.05.2026	4996	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

4997	25.05.2026	4997	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4998	25.05.2026	4998	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
4999	25.05.2026	4999	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5000	25.05.2026	5000	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5001	25.05.2026	5001	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5002	25.05.2026	5002	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5003	25.05.2026	5003	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5004	25.05.2026	5004	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5005	25.05.2026	5005	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5006	25.05.2026	5006	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5007	25.05.2026	5007	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5008	25.05.2026	5008	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5009	25.05.2026	5009	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5010	25.05.2026	5010	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5011	25.05.2026	5011	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5012	25.05.2026	5012	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5013	25.05.2026	5013	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5014	25.05.2026	5014	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5015	25.05.2026	5015	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5016	25.05.2026	5016	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5017	25.05.2026	5017	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5018	25.05.2026	5018	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5019	25.05.2026	5019	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5020	25.05.2026	5020	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5021	25.05.2026	5021	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5022	25.05.2026	5022	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5023	25.05.2026	5023	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5024	25.05.2026	5024	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5025	25.05.2026	5025	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5026	25.05.2026	5026	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5027	25.05.2026	5027	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5028	25.05.2026	5028	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5029	25.05.2026	5029	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5030	25.05.2026	5030	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5031	25.05.2026	5031	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5032	25.05.2026	5032	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5033	25.05.2026	5033	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5034	25.05.2026	5034	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5035	25.05.2026	5035	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5036	25.05.2026	5036	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5037	25.05.2026	5037	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5038	25.05.2026	5038	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5039	25.05.2026	5039	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5040	25.05.2026	5040	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5041	25.05.2026	5041	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5042	25.05.2026	5042	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5043	25.05.2026	5043	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5044	25.05.2026	5044	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5045	25.05.2026	5045	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5046	25.05.2026	5046	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5047	25.05.2026	5047	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5048	25.05.2026	5048	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5049	25.05.2026	5049	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5050	25.05.2026	5050	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5051	25.05.2026	5051	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5052	25.05.2026	5052	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5053	25.05.2026	5053	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5054	25.05.2026	5054	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5055	25.05.2026	5055	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5056	25.05.2026	5056	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5057	25.05.2026	5057	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5058	25.05.2026	5058	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5059	25.05.2026	5059	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5060	25.05.2026	5060	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5061	25.05.2026	5061	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5062	25.05.2026	5062	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5063	25.05.2026	5063	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5064	25.05.2026	5064	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5065	25.05.2026	5065	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5066	25.05.2026	5066	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5067	25.05.2026	5067	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5068	25.05.2026	5068	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5069	25.05.2026	5069	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5070	25.05.2026	5070	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5071	25.05.2026	5071	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5072	25.05.2026	5072	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5073	25.05.2026	5073	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5074	25.05.2026	5074	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5075	25.05.2026	5075	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5076	25.05.2026	5076	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5077	25.05.2026	5077	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5078	25.05.2026	5078	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5079	25.05.2026	5079	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5080	25.05.2026	5080	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5081	25.05.2026	5081	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5082	25.05.2026	5082	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5083	25.05.2026	5083	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5084	25.05.2026	5084	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5085	25.05.2026	5085	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5086	25.05.2026	5086	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5087	25.05.2026	5087	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5088	25.05.2026	5088	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5089	25.05.2026	5089	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5090	25.05.2026	5090	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5091	25.05.2026	5091	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5092	25.05.2026	5092	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5093	25.05.2026	5093	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5094	25.05.2026	5094	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5095	25.05.2026	5095	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5096	25.05.2026	5096	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5097	25.05.2026	5097	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5098	25.05.2026	5098	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5099	25.05.2026	5099	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5100	25.05.2026	5100	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5101	25.05.2026	5101	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5102	25.05.2026	5102	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5103	25.05.2026	5103	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5104	25.05.2026	5104	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5105	25.05.2026	5105	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5106	25.05.2026	5106	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5107	25.05.2026	5107	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5108	25.05.2026	5108	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5109	25.05.2026	5109	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5110	25.05.2026	5110	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5111	25.05.2026	5111	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5112	25.05.2026	5112	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5113	25.05.2026	5113	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5114	25.05.2026	5114	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5115	25.05.2026	5115	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5116	25.05.2026	5116	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej.
5117	25.05.2026	5117	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5118	25.05.2026	5118	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5119	25.05.2026	5119	strefa 814SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5120	25.05.2026	5120	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
5121	25.05.2026	5121	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5122	25.05.2026	5122	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5123	25.05.2026	5123	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5124	25.05.2026	5124	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5125	25.05.2026	5125	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5126	25.05.2026	5126	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5127	25.05.2026	5127	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5128	25.05.2026	5128	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5129	25.05.2026	5129	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5130	25.05.2026	5130	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5131	25.05.2026	5131	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5132	25.05.2026	5132	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5133	25.05.2026	5133	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5134	25.05.2026	5134	strefy 4016SJ, 3920SJ, 3911SJ, 3940SJ, 3962SJ, 3976SJ, 3972SJ, 3964SJ, 3963SJ, 3957SJ, 3958SJ, 3986SJ, 3974SJ, 3995SJ	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.

5135	19.05.2026	5135	dz. 10/4 AR. 17 ob. Grabiszyn, dz. 10/7 AR. 17 ob. Grabiszyn, dz. 10/6 AR. 17 ob. Grabiszyn, dz. 10/1 AR. 17 ob. Grabiszyn, dz. 11/11 AR. 17 ob. Grabiszyn, dz. 12/1 AR. 17 ob. Grabiszyn; dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 13 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 22 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 23/2 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 20/17 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 21 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 16/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn; dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/3 AR. 16 ob. Grabiszyn. Dz. 4/7 AR. 15 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej SU na części działek ewidencyjnych wskazanych w punkcie 1. uwagi ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej SU na działkach ewidencyjnych wskazanych w punkcie 4. uwagi ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wydłużenia terminu konsultacji o dodatkowy miesiąc, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5136	20.05.2026	5136	strefa 82SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia wskazanej w uwadze funkcji zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5137	22.05.2026	5137	strefy 1329SW, 1345SW, 2759SJ, 1390SW, 2843SJ, 1490SW, 1466SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref planistycznych SW na strefy planistyczne SO lub SN, zmiany strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, włączenia wskazanej nieruchomości do strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5138	22.05.2026	5138	strefa 52SO	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefy SN i SH ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5139	22.05.2026	5139	dz. 14/2 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 45 AR. 12 ob. Zakrzów, dz. 13/8 AR. 19 ob. Psie Pole, dz. 13/6 AR. 19 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5140	22.05.2026	5140	dz. 79/2 AR. 4 ob. Zakrzów, dz. 1/21 AR. 12 ob. Psie Pole, dz. 15/1 AR. 12 ob. Zgorzelisko, dz. 15/2 AR. 12 ob. Zgorzelisko, dz. 15/3 AR. 12 ob. Zgorzelisko, dz. 17 AR. 12 ob. Zgorzelisko, dz. 16 AR. 12 ob. Zgorzelisko, dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy komunikacyjnej pod pętlę autobusową, ponieważ funkcja komunikacyjna dopuszczona jest w każdej strefie planistycznej i lokalizacja przyszłej pętli autobusowej będzie możliwa na wskazanym w uwadze terenie. Ze względu na poziom szczegółowości dokumentu, w granicach miasta wyznaczono strefami infrastrukturalnymi, jedynie pętle komunikacji tramwajowej oraz obszary węzłów przesiadkowych. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanej w uwadze strefy otwartej SO na strefę komunikacji SK ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej. Wskazana strefa nie ogranicza realizacji Trasy Olimpijskiej oraz nie zakłóca jej ciągłości. W strefach otwartych teren komunikacji jest ujęty w profilu podstawowym. Nie uwzględniono w zakresie korekty granic strefy infrastrukturalnej SI, ponieważ przedmiotowa strefa jest przeznaczona pod realizację ul. Dywizjonu 303 w pełnym przekroju, wraz z rezerwą na torowisko tramwajowe. Ulica Dywizjonu 303 jest w trakcie projektowania, podczas, którego jednym z zadań projektanta jest wskazanie obszarów, na których możliwe będzie zbilansowanie utraconych miejsc parkingowych w obrębie inwestycji. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia nowej strefy SI lub SK gwarantującej powstanie ciągu pieszo-rowerowego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5141	22.05.2026	5141	Osiedle Krzyki-Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia stref planistycznych SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SK na skrzyżowaniu ul. Racławickiej z linią kolejową, ponieważ nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5142	22.05.2026	5142	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5143	22.05.2026	5143	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5144	22.05.2026	5144	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5145	22.05.2026	5145	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5146	22.05.2026	5146	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5147	22.05.2026	5147	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5148	22.05.2026	5148	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5149	22.05.2026	5149	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia możliwości zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu dla strefy SN, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ustalenia terenu zieleni ogólnodostępnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5150	22.05.2026	5150	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5151	22.05.2026	5151	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5152	22.05.2026	5152	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5153	22.05.2026	5153	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5154	22.05.2026	5154	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5155	22.05.2026	5155	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5156	25.05.2026	5156	dz. 3/10 AR. 3 ob. Polanowice, dz. 3/16 AR. 3 ob. Polanowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie modyfikacji przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obowiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5157	25.05.2026	5157	dz. 7/2 AR. 17 ob. Pilczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5158	25.05.2026	5158	dz. 6/3 AR. 17 ob. Pilczyce, dz. 6/5 AR. 17 ob. Pilczyce, dz. 6/6 AR. 17 ob. Pilczyce, dz. 6/7 AR. 17 ob. Pilczyce, dz. 6/8 AR. 17 ob. Pilczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5159	25.05.2026	5159	dz. 1/65 AR. 15 ob. Sttrachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
5160	23.05.2026	5160	dz. 102/1 AR. 6 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5161	25.05.2026	5161	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
5162	25.05.2026	5162	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5163	23.05.2026	5163	dz. 102/1 AR. 6 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5164	25.05.2026	5164	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5165	25.05.2026	5165	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
5166	25.05.2026	5166	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
5167	25.05.2026	5167	dz. 15/2 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 15/3 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
5168	24.05.2026	5168	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5169	24.05.2026	5169	dz. 30 AR. 27 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
5170	24.05.2026	5170	dz. 85/4 AR. 9 ob. Zgorzelisko, dz. 85/3 AR. 9 ob. Zgorzelisko, dz. 86 AR. 9 ob. Zgorzelisko, dz. 85/2 AR. 9 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu, ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5171	23.05.2026	5171	dz. 20 AR. 25 ob. Rędzin	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5172	23.05.2026	5172	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
5173	24.05.2026	5173	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5174	23.05.2026	5174	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

5175	23.05.2026	5175	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5176	23.05.2026	5176	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5177	23.05.2026	5177	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5178	23.05.2026	5178	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5179	23.05.2026	5179	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5180	23.05.2026	5180	strefa 1329SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5181	25.05.2026	5181	dz. 21/13 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 21/20 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 21/21 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 21/22 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 21/23 AR. 5 ob. Sołtysowice, dz. 8/5 AR. 5 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5182	23.05.2026	5182	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
5183	23.05.2026	5183	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
5184	23.05.2026	5184	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi; zgodnie z załącznkiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

5185	23.05.2026	5185	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznkiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5186	23.05.2026	5186	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
5187	22.05.2026	5187	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5188	22.05.2026	5188	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5189	22.05.2026	5189	dz. 1/19 AR. 16 ob. Osobowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5190	23.05.2026	5190	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5191	23.05.2026	5191	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5192	23.05.2026	5192	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5193	23.05.2026	5193	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

5194	22.05.2026	5194	dz. 11/15 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/16 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/17 AR. 24 ob. Kowale, dz. 11/19 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5195	25.05.2026	5195	ul. Libańska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji z wyznaczenia strefy dla ul. Libańskiej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentacją projektową wykonaną dla przedmiotowej drogi. Połączenie to jest niezbędne dla rozwoju komunikacji zbiorowej na osiedlu, umożliwia również obsługę nowej zabudowy wielorodzinnej. Na odcinku pomiędzy ul. Boiskową a granicą miasta wyznaczono strefę SI w zakresie uwzględniającym przede wszystkim rezerwę na węzeł przesiadkowy. Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia do powstania ulicy łączącej gminę Wrocław z gminą Siechnice i dedykowania wyłącznie dla ruchu lokalnego, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który nie przesądza o rozwiązaniach komunikacyjnych w ramach danej strefy - wszelkie zakazy czy nakazy dla określonej grupy użytkowników są elementami organizacji ruchu.
5196	25.05.2026	5196	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5197	25.05.2026	5197	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5198	25.05.2026	5198	dz. 11/23 AR. 10 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5199	25.05.2026	5199	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5200	25.05.2026	5200	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
5201	25.05.2026	5201	dz. 2/4 AR. 14 ob. Złotniki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5202	25.05.2026	5202	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SJ oraz parametrów zabudowy.
5203	25.05.2026	5203	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5204	25.05.2026	5204	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie zmian wskazanych obszarów na strefy SN oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5205	25.05.2026	5205	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5206	25.05.2026	5206	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
5207	25.05.2026	5207	dz. 133 AR. 16 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5208	25.05.2026	5208	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5209	25.05.2026	5209	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5210	24.05.2026	5210	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5211	24.05.2026	5211	strefy 3144SW, 3170SW, 3133SW, 3136SW, 3157SW, 3164SW, 1166SW, 1310SW, 1474SW, 1552SW, 94SW	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, nakazu odbudowy nielegalnie zburzonej zabytkowej kamienicy w jej pierwotnym kształcie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrza osiedlowego na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji, zmiany przeznaczenia na zabudowę jednorodzinną dla działek przy u. Kasprowicza 60-62 oraz Kamieńskiego 53, zmiany przeznaczenia na zieleń i rekreację przy al. Poprzecznej 37 oraz ul. Sołtysowickiej 15, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5212	24.05.2026	5212	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
5213	24.05.2026	5213	dz. 1/19 AR. 16 ob. Osobowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5214	25.05.2026	5214	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
5215	25.05.2026	5215	dz. 30 AR. 20 ob. Marszowice, dz. 32 AR. 20 ob. Marszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach zieleni.
5216	25.05.2026	5216	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5217	25.05.2026	5217	strefa 2166SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5218	24.05.2026	5218	dz. 2/7, 10/3, 10/12, 10/14, 10/15, 10/17, 10/18, 10/20, 10/22, 10/23, 10/24, 10/26, 10/27, 10/30, 10/31, 10/34, 10/35, 10/37, 10/38, 10/40, 10/41, 10/42, 10/47, 10/48, 10/55, 10/56, 10/57 AR. 6 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref infrastruktiralnych i komunkacyjnych na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5219	24.05.2026	5219	dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
5220	24.05.2026	5220	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5221	24.05.2026	5221	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
5222	24.05.2026	5222	dz. 32 AR. 2 ob. Jagodno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej usługowej, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie. Nie uwzględniono w zakresie zakazu lokalizacji wybranych typów zabudowy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5223	24.05.2026	5223	dz. 23/32 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 24/1 AR. 11 ob. Muchobór Wielki, dz. 23/2 AR. 11 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5224	24.05.2026	5224	dz. 13, 14, 8/1, 2/6, 10/3, 11/8, 11/7, 8/2, 7/18, 6/3, 5/2, 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę zieleni i rekreacji i strefę komunikacji, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie parametru wysokości zabudowy ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5225	24.05.2026	5225	dz. 177 AR. 5 ob. Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5226	25.05.2026	5226	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
5227	24.05.2026	5227	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

5228	24.05.2026	5228	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
5229	25.05.2026	5229	dz. 30/1 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/2 AR. 33 ob. Muchobór Wielki, dz. 30/3 AR. 33 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5230	25.05.2026	5230	dz. 75/2 AR. 4 ob. Strachocin, dz. 75/3 AR. 4 ob. Strachocin, dz. 75/6 AR. 4 ob. Strachocin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
5231	25.05.2026	5231	dz. 77/2 AR. 14 ob. Gaj, strefa 29SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy usługowej na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5232	25.05.2026	5232	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
5233	25.05.2026	5233	dz. 13, 14, 8/1, 2/6, 10/3, 11/8, 11/7, 8/2, 7/18, 6/3, 5/2, 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę zieleni i rekreacji i strefę komunikacji, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie parametru wysokości zabudowy ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5234	23.05.2026	5234	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5235	23.05.2026	5235	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5236	23.05.2026	5236	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5237	22.05.2026	5237	dz. 10/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 10/2 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 7 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia na wskazanym terenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW z ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5238	23.05.2026	5238	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
5239	23.05.2026	5239	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
5240	25.05.2026	5240	dz. 6/72 AR. 6 ob. Kowale, dz. 6/73 AR. 6 ob. Kowale, dz. 6/74 AR. 6 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5241	25.05.2026	5241	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5242	23.05.2026	5242	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zakazu lokalizacji inwestycji potencjalnie mogących wpływać na środowisko naturalne, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5243	25.05.2026	5243	dz. 24 AR. 11 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5244	25.05.2026	5244	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5245	23.05.2026	5245	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy gospodarczej na strefę handlu wielkopowierzchniowego oraz niedopuszczenie terenu przemysłowego ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
5246	23.05.2026	5246	strefa 2112SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru maksymalnej wysokości zabudowy na części obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie wnioskowanej wartości parametru.
5247	25.05.2026	5247	dz. 63 AR. 19 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

5248	25.05.2026	5248	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
5249	25.05.2026	5249	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
5250	25.05.2026	5250	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5251	25.05.2026	5251	dz. 31/1, 31/2, 30/2, 30/1, 36, 37, 29, 25/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 114, 115 AR. 14 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5252	25.05.2026	5252	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
5253	25.05.2026	5253	dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5254	25.05.2026	5254	dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/1 AR. 13 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5255	25.05.2026	5255	dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5256	25.05.2026	5256	dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5257	25.05.2026	5257	dz. 8/3 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, która dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie.
5258	25.05.2026	5258	dz. 136 AR. 14 ob. Różanka, dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 138 AR. 14 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5259	25.05.2026	5259	dz. 119 AR. 14 ob. Różanka, dz. 120 AR. 14 ob. Różanka, dz. 123 AR. 14 ob. Różanka, dz. 124 AR. 14 ob. Różanka, dz. 116 AR. 14 ob. Różanka, dz. 121 AR. 14 ob. Różanka, dz. 125 AR. 14 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5260	25.05.2026	5260	dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na teren zieleni urządzonej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref.
5261	25.05.2026	5261	dz. 33/1 AR. 14 ob. Różanka, dz. 107/8 AR. 14 ob. Różanka, dz. 113 AR. 14 ob. Różanka, dz. 112 AR. 14 ob. Różanka, dz. 107/6 AR. 14 ob. Różanka, dz. 131 AR. 14 ob. Różanka, dz. 117 AR. 14 ob. Różanka, dz. 118 AR. 14 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji komunikacyjnej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Funkcja komunikacyjna dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy wielofunkcyjnej SW oraz usługowej SU.
5262	25.05.2026	5262	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5263	25.05.2026	5263	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5264	25.05.2026	5264	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5265	25.05.2026	5265	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5266	25.05.2026	5266	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5267	25.05.2026	5267	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5268	25.05.2026	5268	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

5269	25.05.2026	5269	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5270	25.05.2026	5270	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5271	25.05.2026	5271	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5272	25.05.2026	5272	strefa 1345SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5273	25.05.2026	5273	strefa 1390SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5274	25.05.2026	5274	strefa 2843SJ	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5275	25.05.2026	5275	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5276	25.05.2026	5276	dz. 16 AR. 1 ob. Zgorzelisko	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5277	25.05.2026	5277	dz. 24/1 AR. 36 ob. Południe, dz. 24/2 AR. 36 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5278	25.05.2026	5278	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5279	25.05.2026	5279	strefy 1737SJ, 1700SJ, 1733SJ, 1717SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5280	25.05.2026	5280	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5281	25.05.2026	5281	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5282	25.05.2026	5282	strefa 2894SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy handlu wielkopowierzchniowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5283	25.05.2026	5283	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5284	22.05.2026	5284	Osiedle Grabiszyn - Grabiszynek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy SW na strefy zieleni i rekreacji SN, stref SW i SJ na strefy usługowe SU ze względu na rozbieżności z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz zachowanie stref planistycznych.
5285	22.05.2026	5285	strefa 13SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5286	22.05.2026	5286	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5287	22.05.2026	5287	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5288	22.05.2026	5288	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5289	22.05.2026	5289	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wskazanego obszaru, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5290	22.05.2026	5290	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5291	22.05.2026	5291	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5292	22.05.2026	5292	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.

5293	22.05.2026	5293	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5294	22.05.2026	5294	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5295	22.05.2026	5295	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5296	22.05.2026	5296	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5297	22.05.2026	5297	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5298	22.05.2026	5298	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5299	22.05.2026	5299	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5300	22.05.2026	5300	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5301	22.05.2026	5301	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5302	22.05.2026	5302	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5303	22.05.2026	5303	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5304	22.05.2026	5304	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5305	22.05.2026	5305	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5306	22.05.2026	5306	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5307	22.05.2026	5307	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5308	22.05.2026	5308	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5309	22.05.2026	5309	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5310	22.05.2026	5310	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5311	22.05.2026	5311	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5312	22.05.2026	5312	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5313	22.05.2026	5313	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5314	22.05.2026	5314	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5315	22.05.2026	5315	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5316	22.05.2026	5316	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5317	22.05.2026	5317	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5318	25.05.2026	5318	dz. 10/7 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 10/8 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 10/38 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 10/37 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 10/34 AR. 7 ob. Psie Pole, dz. 64 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 65 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 66 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 67/1 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 10/31 AR. 7 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP na części przedmiotowego obszaru ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

5319	25.05.2026	5319	dz. 5 AR. 9 ob. Lipa Piotrowska, dz. 6 AR. ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią, a także rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5320	25.05.2026	5320	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5321	25.05.2026	5321	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5322	25.05.2026	5322	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5323	25.05.2026	5323	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5324	25.05.2026	5324	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5325	25.05.2026	5325	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5326	25.05.2026	5326	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5327	25.05.2026	5327	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5328	25.05.2026	5328	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5329	25.05.2026	5329	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5330	25.05.2026	5330	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5331	25.05.2026	5331	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
5332	25.05.2026	5332	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5333	25.05.2026	5333	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5334	25.05.2026	5334	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5335	25.05.2026	5335	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5336	25.05.2026	5336	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5337	25.05.2026	5337	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5338	25.05.2026	5338	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5339	25.05.2026	5339	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5340	25.05.2026	5340	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5341	25.05.2026	5341	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5342	25.05.2026	5342	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5343	25.05.2026	5343	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5344	25.05.2026	5344	dz. 11/48 AR. 21 ob. Grabiszyn, dz. 11/47 AR. 21 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie zabezpieczenia terenu pod ciąg pieszo rowerowy pełniący funkcję drogi przeciwpożarowej, wyznaczenia obszaru pod ścieżkę rowerową (zmiana trasy z kolizyjnym przewężeniem) oraz wyznaczenia obszaru pod nowy przystanek PKP, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SP, która dopuszcza pozostałe wskazane w uwadze przeznaczenia.
5345	25.05.2026	5345	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5346	25.05.2026	5346	dz. 21/4, 21/5, 21/7, 21/8, 21/9, 21/10, 22/4, 22/6, 22/8, 22/9 AR.13 ob. Muchobór Wielki, dz. 13/3, 13/4, 13/5, 13/6, 14/1, 30, 31 AR.18 ob. Muchobór Wielki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5347	25.05.2026	5347	dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

5348	25.05.2026	5348	dz. 111/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 112/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 113/1 AR. 4 ob. Oporów, dz. 110 AR. 4 ob. Oporów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikowania przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym i dodatkowym wskazanej strefy, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5349	25.05.2026	5349	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5350	25.05.2026	5350	dz. 2/4 AR. 5 ob. Opatowice, dz. 22 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 12 AR. 6 ob. Opatowice, dz. 13 AR. 6 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefę SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5351	25.05.2026	5351	dz. 38/1 AR. 19 ob. Południe, dz. 42/1 AR. 28 ob. Południe, dz. 57/5 AR. 28 ob. Południe, dz. 60 AR. 28 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5352	25.05.2026	5352	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5353	25.05.2026	5353	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
5354	25.05.2026	5354	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
5355	25.05.2026	5355	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
5356	25.05.2026	5356	dz. 6/8 AR. 4 ob. Księże Małe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5357	25.05.2026	5357	dz. 28/9 AR. 5 ob. Dąbie	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5358	25.05.2026	5358	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
5359	25.05.2026	5359	dz. 31/10 AR. 19 ob. Południe, dz. 21 AR. 19 ob. Południe, dz. 26/1 AR. 19 ob. Południe, dz. 38/1 AR. 19 ob. Południe, dz. 52/15 AR. 28 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5360	25.05.2026	5360	dz. 72 AR. 19 ob. Południe, dz. 74 AR. 19 ob. Południe, dz. 55/1 AR. 19 ob. Południe, dz. 55/2 AR. 19 ob. Południe, dz. 53/5 AR. 19 ob. Południe, dz. 53/4 AR. 19 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

5361	25.05.2026	5361	dz. 4/80 AR. 42 ob. Południe, dz. 4/81 AR. 42 ob. Południem dz. 4/162 AR. 42 ob. Południe	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5362	25.05.2026	5362	dz. 9/6 AR. 1 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
5363	25.05.2026	5363	dz. 192, 191/1, 191/2 AR.23 ob. Kowale, dz. 188/1, 93/1, 93/2, 93/3, 93/4, 93/5, 93/6, 93/7, 93/8, 93/10, 93/11, 93/12, 93/13, 94 AR.24 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie objęcia wskazanego obszaru strefą SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5364	25.05.2026	5364	dz. 10/3 AR. 4 ob. Tarnogaj	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5365	25.05.2026	5365	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5366	25.05.2026	5366	ul. Brodzka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia ciągu pieszo – rowerowego, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5367	25.05.2026	5367	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5368	25.05.2026	5368	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
5369	25.05.2026	5369	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/6 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1 AR. 44 ob. Grabiszyn, dz. 28 AR. 44 ob. Grabiszyn, dz. 2/2 AR. 44 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 44 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia zakresu merytorycznego, którego dotyczyła uwaga.
5370	25.05.2026	5370	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5371	25.05.2026	5371	dz. 1, 10/2, 10/1, 9, 13, 16, 19/2, 20, 4/6, 4/5, 4/3, 19/1, 11, 2/4, 2/3, 2/6, 2/5, 12/1, 14, 3 AR. 4 ob. Bierdzany, dz. 11/1, 6/3, 6/1, 6/2,4/2, 13, 3/5, 4/3 AR. 2 ob. Bierdzany, dz. 3/5, 3/15, 3/14, 3/13, 3/11 AR. 3 ob. Bierdzany, dz. 1/2, 12, 8/1 AR. 1 ob. Bierdzany	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na wymagania wynikające z ochrony przeciwpowodziowej oraz kształtowania systemu transportowego.
5372	25.05.2026	5372	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
5373	25.05.2026	5373	dz. 2 AR. 3 ob. Ratyń, dz. 3 AR. 3 ob. Ratyń, dz. 4 AR. 3 ob. Ratyń, dz. 5/1 AR. 3 ob. Ratyń	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa wielorodzinna, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5374	25.05.2026	5374	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5375	25.05.2026	5375	dz. 41/41 AR. 18 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5376	25.05.2026	5376	dz. 21/1 AR. 1 ob. Jagodno	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5377	25.05.2026	5377	Łącznik Gądowski wg Studium 2018	Uwzględniona	Uwzględniono w zakresie uzupełnienia opisu w uzasadnieniu do planu ogólnego o bezkolizyjne wyprowadzenie trasy z Łącznika Gądowskiego w kierunku Kuźnik nad linią 273.
5378	25.05.2026	5378	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
5379	25.05.2026	5379	dz. 73 AR. 2 ob. Sępolno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5380	25.05.2026	5380	strefy 1552SW, 1474SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych w uwadze stref planistycznych SW jako terenów zieleni oraz rezygnacji z przekształcenia ich pod zabudowę wielorodzinną ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5381	25.05.2026	5381	dz. 3/37 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie poszerzenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
5382	25.05.2026	5382	dz. 12/3 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 12/4 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługi, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
5383	25.05.2026	5383	dz. 17/67 AR. 5 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części wnioskowanego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5384	25.05.2026	5384	dz. 8/2 AR. 6 ob. Stare Miasto, dz. 9/5 AR. 6 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5385	25.05.2026	5385	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
5386	25.05.2026	5386	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
5387	25.05.2026	5387	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5388	25.05.2026	5388	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5389	25.05.2026	5389	dz. 2/36 AR. 16 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
5390	25.05.2026	5390	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
5391	25.05.2026	5391	dz. 10/1 AR. 13 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5392	25.05.2026	5392	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5393	25.05.2026	5393	dz. 7/7 AR. 1 ob. Partynice, dz. 16, 17/4, 18/4, 19/1, 18/1, 8/2, 7/1, 159, 3/17, 2/7, 2/1 AR. 2 ob. Partynice, dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR. 18 ob. Klecina, dz. 1, 10/5, 2, 4 AR. 19 ob. Klecina, dz. 1/10, 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/14/3, 2/14, 2/15, 2/16, 3/3, 3/7 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR. 4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/19, 6/4, 7/1, 7/2, 7/3 AR. 9 ob. Krzyki, dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 13/2, 13/3, 13/4, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn i strefy 218SW, 280SW, 318SW, 333SW, 394SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na Łącznik Racławicka - Karkonoska, ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Także z powodów ochrony mocno zadrzewionego terenu poniżej ul. Przyjaźni zrezygnowano z odcinka drogi pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Jeździecką. Odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę". Nie uwzględniono w zakresie przebudowy przejść dla pieszych i skrzyżowań, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania parametrów drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska, ponieważ nie ma takiej konieczności. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia rezerwy o wskazanych parametrach, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5394	25.05.2026	5394	obszar całego miasta	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
5395	25.05.2026	5395	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
5396	25.05.2026	5396	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5397	25.05.2026	5397	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
5398	25.05.2026	5398	strefy 1345SW, 1329SW, 1390SW, 1421SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5399	25.05.2026	5399	dz. 33 AR. 35 ob. Pracze Odrzańskie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5400	25.05.2026	5400	dz. 13 AR. 6 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy, a także rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5401	25.05.2026	5401	dz. 29/1 AR. 5 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5402	25.05.2026	5402	dz. 36/27 AR. 4 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5403	25.05.2026	5403	dz. 1/37 AR. 9 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zielony, ze względu na istniejące zagospodrowanie terenu.
5404	25.05.2026	5404	dz. 8 AR. 3 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5405	25.05.2026	5405	dz. 1/1 AR. 6 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5406	22.05.2026	5406	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5407	22.05.2026	5407	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5408	22.05.2026	5408	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5409	22.05.2026	5409	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5410	22.05.2026	5410	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5411	22.05.2026	5411	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5412	22.05.2026	5412	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5413	22.05.2026	5413	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5414	22.05.2026	5414	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5415	22.05.2026	5415	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5416	22.05.2026	5416	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5417	22.05.2026	5417	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5418	22.05.2026	5418	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5419	22.05.2026	5419	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5420	22.05.2026	5420	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5421	22.05.2026	5421	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5422	22.05.2026	5422	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5423	22.05.2026	5423	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5424	22.05.2026	5424	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5425	22.05.2026	5425	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5426	22.05.2026	5426	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5427	22.05.2026	5427	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5428	22.05.2026	5428	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5429	22.05.2026	5429	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5430	22.05.2026	5430	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5431	22.05.2026	5431	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5432	22.05.2026	5432	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5433	22.05.2026	5433	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5434	22.05.2026	5434	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5435	22.05.2026	5435	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5436	22.05.2026	5436	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5437	22.05.2026	5437	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5438	22.05.2026	5438	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5439	22.05.2026	5439	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5440	22.05.2026	5440	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5441	22.05.2026	5441	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5442	22.05.2026	5442	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5443	22.05.2026	5443	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5444	22.05.2026	5444	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5445	22.05.2026	5445	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5446	22.05.2026	5446	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5447	22.05.2026	5447	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5448	22.05.2026	5448	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5449	22.05.2026	5449	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5450	22.05.2026	5450	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5451	22.05.2026	5451	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5452	22.05.2026	5452	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5453	22.05.2026	5453	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5454	22.05.2026	5454	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5455	22.05.2026	5455	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5456	22.05.2026	5456	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5457	22.05.2026	5457	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5458	22.05.2026	5458	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5459	22.05.2026	5459	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5460	22.05.2026	5460	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5461	22.05.2026	5461	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5462	22.05.2026	5462	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5463	22.05.2026	5463	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5464	22.05.2026	5464	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5465	22.05.2026	5465	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5466	22.05.2026	5466	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5467	22.05.2026	5467	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5468	22.05.2026	5468	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5469	22.05.2026	5469	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5470	22.05.2026	5470	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5471	22.05.2026	5471	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5472	22.05.2026	5472	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5473	22.05.2026	5473	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5474	22.05.2026	5474	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5475	22.05.2026	5475	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5476	22.05.2026	5476	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5477	22.05.2026	5477	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5478	22.05.2026	5478	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5479	22.05.2026	5479	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5480	22.05.2026	5480	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5481	22.05.2026	5481	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5482	22.05.2026	5482	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5483	22.05.2026	5483	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5484	22.05.2026	5484	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5485	22.05.2026	5485	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5486	22.05.2026	5486	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5487	22.05.2026	5487	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5488	22.05.2026	5488	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5489	22.05.2026	5489	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5490	22.05.2026	5490	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5491	22.05.2026	5491	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5492	22.05.2026	5492	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5493	22.05.2026	5493	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5494	22.05.2026	5494	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5495	22.05.2026	5495	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5496	22.05.2026	5496	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5497	22.05.2026	5497	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5498	22.05.2026	5498	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5499	22.05.2026	5499	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5500	22.05.2026	5500	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5501	22.05.2026	5501	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5502	22.05.2026	5502	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5503	22.05.2026	5503	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5504	22.05.2026	5504	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5505	22.05.2026	5505	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5506	22.05.2026	5506	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5507	22.05.2026	5507	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5508	22.05.2026	5508	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5509	22.05.2026	5509	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5510	22.05.2026	5510	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5511	22.05.2026	5511	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5512	22.05.2026	5512	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5513	22.05.2026	5513	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5514	22.05.2026	5514	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5515	22.05.2026	5515	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5516	22.05.2026	5516	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5517	22.05.2026	5517	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5518	22.05.2026	5518	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5519	22.05.2026	5519	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5520	22.05.2026	5520	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5521	22.05.2026	5521	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5522	22.05.2026	5522	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5523	22.05.2026	5523	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5524	22.05.2026	5524	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5525	22.05.2026	5525	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5526	22.05.2026	5526	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5527	22.05.2026	5527	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5528	22.05.2026	5528	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5529	22.05.2026	5529	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5530	22.05.2026	5530	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5531	22.05.2026	5531	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5532	22.05.2026	5532	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5533	22.05.2026	5533	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5534	22.05.2026	5534	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5535	22.05.2026	5535	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5536	22.05.2026	5536	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5537	22.05.2026	5537	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5538	22.05.2026	5538	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5539	22.05.2026	5539	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5540	22.05.2026	5540	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5541	22.05.2026	5541	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5542	22.05.2026	5542	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5543	22.05.2026	5543	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5544	22.05.2026	5544	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5545	22.05.2026	5545	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5546	22.05.2026	5546	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5547	22.05.2026	5547	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5548	22.05.2026	5548	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5549	22.05.2026	5549	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5550	22.05.2026	5550	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5551	22.05.2026	5551	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5552	22.05.2026	5552	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5553	22.05.2026	5553	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5554	22.05.2026	5554	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5555	22.05.2026	5555	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5556	22.05.2026	5556	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5557	22.05.2026	5557	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5558	22.05.2026	5558	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5559	22.05.2026	5559	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5560	22.05.2026	5560	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5561	22.05.2026	5561	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5562	22.05.2026	5562	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5563	22.05.2026	5563	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5564	22.05.2026	5564	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5565	22.05.2026	5565	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5566	22.05.2026	5566	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5567	22.05.2026	5567	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5568	22.05.2026	5568	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5569	22.05.2026	5569	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5570	22.05.2026	5570	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5571	22.05.2026	5571	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5572	22.05.2026	5572	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5573	22.05.2026	5573	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5574	22.05.2026	5574	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5575	22.05.2026	5575	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5576	22.05.2026	5576	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5577	22.05.2026	5577	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5578	22.05.2026	5578	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5579	22.05.2026	5579	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5580	22.05.2026	5580	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5581	22.05.2026	5581	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5582	22.05.2026	5582	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5583	22.05.2026	5583	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5584	22.05.2026	5584	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5585	22.05.2026	5585	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5586	22.05.2026	5586	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5587	22.05.2026	5587	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5588	22.05.2026	5588	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5589	22.05.2026	5589	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5590	22.05.2026	5590	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5591	22.05.2026	5591	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5592	22.05.2026	5592	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5593	22.05.2026	5593	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5594	22.05.2026	5594	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5595	22.05.2026	5595	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5596	22.05.2026	5596	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5597	22.05.2026	5597	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5598	22.05.2026	5598	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5599	22.05.2026	5599	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5600	22.05.2026	5600	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5601	22.05.2026	5601	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5602	22.05.2026	5602	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5603	22.05.2026	5603	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5604	22.05.2026	5604	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5605	22.05.2026	5605	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5606	22.05.2026	5606	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5607	22.05.2026	5607	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5608	22.05.2026	5608	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5609	22.05.2026	5609	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5610	22.05.2026	5610	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5611	22.05.2026	5611	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5612	22.05.2026	5612	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5613	22.05.2026	5613	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5614	22.05.2026	5614	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5615	22.05.2026	5615	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5616	22.05.2026	5616	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5617	22.05.2026	5617	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5618	22.05.2026	5618	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5619	22.05.2026	5619	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5620	22.05.2026	5620	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5621	22.05.2026	5621	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5622	22.05.2026	5622	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5623	22.05.2026	5623	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5624	22.05.2026	5624	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5625	22.05.2026	5625	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5626	22.05.2026	5626	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5627	22.05.2026	5627	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5628	22.05.2026	5628	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5629	22.05.2026	5629	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5630	22.05.2026	5630	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5631	22.05.2026	5631	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5632	22.05.2026	5632	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5633	22.05.2026	5633	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5634	22.05.2026	5634	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5635	22.05.2026	5635	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5636	22.05.2026	5636	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5637	22.05.2026	5637	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5638	22.05.2026	5638	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5639	22.05.2026	5639	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5640	22.05.2026	5640	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5641	22.05.2026	5641	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5642	22.05.2026	5642	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5643	22.05.2026	5643	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5644	22.05.2026	5644	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5645	22.05.2026	5645	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5646	22.05.2026	5646	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5647	22.05.2026	5647	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5648	22.05.2026	5648	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5649	22.05.2026	5649	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5650	22.05.2026	5650	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5651	22.05.2026	5651	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5652	22.05.2026	5652	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5653	22.05.2026	5653	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5654	22.05.2026	5654	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5655	22.05.2026	5655	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5656	22.05.2026	5656	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5657	22.05.2026	5657	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5658	22.05.2026	5658	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5659	22.05.2026	5659	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5660	22.05.2026	5660	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5661	22.05.2026	5661	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5662	22.05.2026	5662	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5663	22.05.2026	5663	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5664	22.05.2026	5664	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5665	22.05.2026	5665	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5666	22.05.2026	5666	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5667	22.05.2026	5667	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5668	22.05.2026	5668	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5669	22.05.2026	5669	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5670	22.05.2026	5670	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5671	22.05.2026	5671	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5672	22.05.2026	5672	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5673	22.05.2026	5673	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5674	22.05.2026	5674	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5675	22.05.2026	5675	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5676	22.05.2026	5676	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5677	22.05.2026	5677	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5678	22.05.2026	5678	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5679	22.05.2026	5679	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5680	22.05.2026	5680	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5681	22.05.2026	5681	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5682	22.05.2026	5682	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5683	22.05.2026	5683	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5684	22.05.2026	5684	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5685	22.05.2026	5685	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5686	22.05.2026	5686	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5687	22.05.2026	5687	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5688	22.05.2026	5688	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5689	22.05.2026	5689	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5690	22.05.2026	5690	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5691	22.05.2026	5691	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5692	22.05.2026	5692	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5693	22.05.2026	5693	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5694	22.05.2026	5694	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5695	22.05.2026	5695	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5696	22.05.2026	5696	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5697	22.05.2026	5697	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
5698	22.05.2026	5698	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5699	22.05.2026	5699	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5700	22.05.2026	5700	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5701	22.05.2026	5701	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5702	22.05.2026	5702	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5703	22.05.2026	5703	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5704	22.05.2026	5704	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5705	22.05.2026	5705	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5706	22.05.2026	5706	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5707	22.05.2026	5707	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5708	22.05.2026	5708	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5709	22.05.2026	5709	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5710	22.05.2026	5710	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5711	22.05.2026	5711	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5712	22.05.2026	5712	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5713	22.05.2026	5713	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5714	22.05.2026	5714	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5715	22.05.2026	5715	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5716	22.05.2026	5716	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5717	22.05.2026	5717	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5718	22.05.2026	5718	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5719	22.05.2026	5719	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5720	22.05.2026	5720	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5721	22.05.2026	5721	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5722	22.05.2026	5722	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5723	22.05.2026	5723	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5724	22.05.2026	5724	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5725	22.05.2026	5725	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5726	22.05.2026	5726	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5727	22.05.2026	5727	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5728	22.05.2026	5728	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5729	22.05.2026	5729	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5730	22.05.2026	5730	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5731	22.05.2026	5731	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5732	22.05.2026	5732	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

5733	22.05.2026	5733	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5734	22.05.2026	5734	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5735	22.05.2026	5735	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5736	22.05.2026	5736	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5737	22.05.2026	5737	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5738	22.05.2026	5738	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5739	22.05.2026	5739	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5740	22.05.2026	5740	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5741	22.05.2026	5741	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5742	22.05.2026	5742	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5743	22.05.2026	5743	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej).
5744	22.05.2026	5744	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
5745	22.05.2026	5745	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5746	22.05.2026	5746	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
5747	22.05.2026	5747	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5748	22.05.2026	5748	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5749	22.05.2026	5749	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5750	22.05.2026	5750	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5751	22.05.2026	5751	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5752	22.05.2026	5752	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
5753	22.05.2026	5753	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

5754	25.05.2026	5754	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5755	25.05.2026	5755	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5756	25.05.2026	5756	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5757	25.05.2026	5757	strefa 2893SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie pozostawienia terenu handlu wielkopowierzchniowego SH ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej i pozostawieniu na tym obszarze strefy planistycznej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW.
5758	25.05.2026	5758	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5759	25.05.2026	5759	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5760	25.05.2026	5760	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5761	25.05.2026	5761	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5762	25.05.2026	5762	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5763	25.05.2026	5763	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5764	25.05.2026	5764	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5765	25.05.2026	5765	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5766	25.05.2026	5766	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5767	25.05.2026	5767	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5768	25.05.2026	5768	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5769	25.05.2026	5769	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5770	25.05.2026	5770	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5771	25.05.2026	5771	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5772	25.05.2026	5772	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5773	25.05.2026	5773	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5774	25.05.2026	5774	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5775	25.05.2026	5775	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5776	25.05.2026	5776	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5777	25.05.2026	5777	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5778	25.05.2026	5778	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5779	25.05.2026	5779	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5780	25.05.2026	5780	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5781	25.05.2026	5781	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5782	25.05.2026	5782	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5783	25.05.2026	5783	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5784	25.05.2026	5784	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5785	25.05.2026	5785	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5786	25.05.2026	5786	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5787	25.05.2026	5787	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5788	25.05.2026	5788	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5789	25.05.2026	5789	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5790	25.05.2026	5790	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5791	25.05.2026	5791	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5792	25.05.2026	5792	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5793	25.05.2026	5793	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5794	25.05.2026	5794	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5795	25.05.2026	5795	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5796	25.05.2026	5796	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5797	25.05.2026	5797	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5798	25.05.2026	5798	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5799	25.05.2026	5799	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5800	25.05.2026	5800	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5801	25.05.2026	5801	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5802	25.05.2026	5802	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5803	25.05.2026	5803	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5804	25.05.2026	5804	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5805	25.05.2026	5805	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5806	25.05.2026	5806	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5807	25.05.2026	5807	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5808	25.05.2026	5808	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5809	25.05.2026	5809	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5810	25.05.2026	5810	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5811	25.05.2026	5811	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5812	25.05.2026	5812	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5813	25.05.2026	5813	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5814	25.05.2026	5814	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5815	25.05.2026	5815	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5816	25.05.2026	5816	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5817	25.05.2026	5817	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5818	25.05.2026	5818	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5819	25.05.2026	5819	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5820	25.05.2026	5820	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5821	25.05.2026	5821	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5822	25.05.2026	5822	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5823	25.05.2026	5823	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5824	25.05.2026	5824	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5825	25.05.2026	5825	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5826	25.05.2026	5826	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5827	25.05.2026	5827	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5828	25.05.2026	5828	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5829	25.05.2026	5829	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5830	25.05.2026	5830	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5831	25.05.2026	5831	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5832	25.05.2026	5832	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5833	25.05.2026	5833	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5834	25.05.2026	5834	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5835	25.05.2026	5835	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5836	25.05.2026	5836	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5837	25.05.2026	5837	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5838	25.05.2026	5838	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5839	25.05.2026	5839	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5840	25.05.2026	5840	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5841	25.05.2026	5841	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5842	25.05.2026	5842	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5843	25.05.2026	5843	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5844	25.05.2026	5844	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5845	25.05.2026	5845	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5846	25.05.2026	5846	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5847	25.05.2026	5847	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5848	25.05.2026	5848	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5849	25.05.2026	5849	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5850	25.05.2026	5850	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5851	25.05.2026	5851	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5852	25.05.2026	5852	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5853	25.05.2026	5853	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5854	25.05.2026	5854	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5855	25.05.2026	5855	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5856	25.05.2026	5856	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5857	25.05.2026	5857	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5858	25.05.2026	5858	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5859	25.05.2026	5859	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5860	25.05.2026	5860	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5861	25.05.2026	5861	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5862	25.05.2026	5862	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5863	25.05.2026	5863	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5864	25.05.2026	5864	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5865	25.05.2026	5865	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5866	25.05.2026	5866	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5867	25.05.2026	5867	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5868	25.05.2026	5868	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5869	25.05.2026	5869	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5870	25.05.2026	5870	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5871	25.05.2026	5871	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5872	25.05.2026	5872	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5873	25.05.2026	5873	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5874	25.05.2026	5874	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5875	25.05.2026	5875	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5876	25.05.2026	5876	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5877	25.05.2026	5877	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5878	25.05.2026	5878	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5879	25.05.2026	5879	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5880	25.05.2026	5880	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5881	25.05.2026	5881	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5882	25.05.2026	5882	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5883	25.05.2026	5883	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5884	25.05.2026	5884	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5885	25.05.2026	5885	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5886	25.05.2026	5886	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5887	25.05.2026	5887	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5888	25.05.2026	5888	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5889	25.05.2026	5889	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5890	25.05.2026	5890	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5891	25.05.2026	5891	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5892	25.05.2026	5892	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5893	25.05.2026	5893	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5894	25.05.2026	5894	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5895	25.05.2026	5895	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5896	25.05.2026	5896	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5897	25.05.2026	5897	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5898	25.05.2026	5898	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5899	25.05.2026	5899	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5900	25.05.2026	5900	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5901	25.05.2026	5901	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5902	25.05.2026	5902	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5903	25.05.2026	5903	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5904	25.05.2026	5904	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5905	25.05.2026	5905	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5906	25.05.2026	5906	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5907	25.05.2026	5907	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5908	25.05.2026	5908	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5909	25.05.2026	5909	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5910	25.05.2026	5910	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5911	25.05.2026	5911	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5912	25.05.2026	5912	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5913	25.05.2026	5913	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5914	25.05.2026	5914	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5915	25.05.2026	5915	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5916	25.05.2026	5916	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5917	25.05.2026	5917	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5918	25.05.2026	5918	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5919	25.05.2026	5919	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5920	25.05.2026	5920	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5921	25.05.2026	5921	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5922	25.05.2026	5922	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5923	25.05.2026	5923	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5924	25.05.2026	5924	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5925	25.05.2026	5925	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5926	25.05.2026	5926	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5927	25.05.2026	5927	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5928	25.05.2026	5928	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5929	25.05.2026	5929	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5930	25.05.2026	5930	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5931	25.05.2026	5931	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5932	25.05.2026	5932	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5933	25.05.2026	5933	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5934	25.05.2026	5934	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5935	25.05.2026	5935	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5936	25.05.2026	5936	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5937	25.05.2026	5937	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5938	25.05.2026	5938	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5939	25.05.2026	5939	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5940	25.05.2026	5940	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5941	25.05.2026	5941	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5942	25.05.2026	5942	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5943	25.05.2026	5943	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5944	25.05.2026	5944	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5945	25.05.2026	5945	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5946	25.05.2026	5946	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5947	25.05.2026	5947	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5948	25.05.2026	5948	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5949	25.05.2026	5949	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5950	25.05.2026	5950	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5951	25.05.2026	5951	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5952	25.05.2026	5952	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5953	25.05.2026	5953	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5954	25.05.2026	5954	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5955	25.05.2026	5955	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5956	25.05.2026	5956	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5957	25.05.2026	5957	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5958	25.05.2026	5958	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5959	25.05.2026	5959	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5960	25.05.2026	5960	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5961	25.05.2026	5961	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5962	25.05.2026	5962	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5963	25.05.2026	5963	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5964	25.05.2026	5964	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5965	25.05.2026	5965	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5966	25.05.2026	5966	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5967	25.05.2026	5967	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5968	25.05.2026	5968	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5969	25.05.2026	5969	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5970	25.05.2026	5970	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5971	25.05.2026	5971	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5972	25.05.2026	5972	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5973	25.05.2026	5973	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5974	25.05.2026	5974	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5975	25.05.2026	5975	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5976	25.05.2026	5976	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5977	25.05.2026	5977	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5978	25.05.2026	5978	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5979	25.05.2026	5979	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5980	25.05.2026	5980	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5981	25.05.2026	5981	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5982	25.05.2026	5982	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5983	25.05.2026	5983	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5984	25.05.2026	5984	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5985	25.05.2026	5985	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5986	25.05.2026	5986	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5987	25.05.2026	5987	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5988	25.05.2026	5988	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5989	25.05.2026	5989	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5990	25.05.2026	5990	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5991	25.05.2026	5991	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5992	25.05.2026	5992	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5993	25.05.2026	5993	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5994	25.05.2026	5994	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5995	25.05.2026	5995	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5996	25.05.2026	5996	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

5997	25.05.2026	5997	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5998	25.05.2026	5998	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
5999	25.05.2026	5999	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6000	25.05.2026	6000	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6001	25.05.2026	6001	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6002	25.05.2026	6002	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6003	25.05.2026	6003	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6004	25.05.2026	6004	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6005	25.05.2026	6005	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6006	25.05.2026	6006	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6007	25.05.2026	6007	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6008	25.05.2026	6008	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6009	25.05.2026	6009	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6010	25.05.2026	6010	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6011	25.05.2026	6011	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6012	25.05.2026	6012	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6013	25.05.2026	6013	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6014	25.05.2026	6014	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6015	25.05.2026	6015	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6016	25.05.2026	6016	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6017	25.05.2026	6017	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6018	25.05.2026	6018	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
6019	25.05.2026	6019	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6020	22.05.2026	6020	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6021	22.05.2026	6021	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6022	22.05.2026	6022	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6023	22.05.2026	6023	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6024	22.05.2026	6024	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6025	22.05.2026	6025	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6026	22.05.2026	6026	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6027	22.05.2026	6027	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6028	22.05.2026	6028	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6029	22.05.2026	6029	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6030	22.05.2026	6030	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6031	22.05.2026	6031	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6032	22.05.2026	6032	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6033	22.05.2026	6033	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6034	22.05.2026	6034	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6035	22.05.2026	6035	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6036	22.05.2026	6036	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6037	22.05.2026	6037	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6038	22.05.2026	6038	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6039	22.05.2026	6039	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6040	22.05.2026	6040	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6041	22.05.2026	6041	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6042	22.05.2026	6042	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6043	22.05.2026	6043	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6044	22.05.2026	6044	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6045	22.05.2026	6045	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6046	22.05.2026	6046	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6047	22.05.2026	6047	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6048	22.05.2026	6048	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6049	22.05.2026	6049	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6050	22.05.2026	6050	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6051	22.05.2026	6051	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6052	22.05.2026	6052	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6053	22.05.2026	6053	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6054	22.05.2026	6054	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6055	22.05.2026	6055	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6056	22.05.2026	6056	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6057	22.05.2026	6057	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6058	22.05.2026	6058	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6059	22.05.2026	6059	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6060	22.05.2026	6060	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6061	22.05.2026	6061	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6062	22.05.2026	6062	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6063	22.05.2026	6063	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6064	22.05.2026	6064	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6065	22.05.2026	6065	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6066	22.05.2026	6066	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6067	22.05.2026	6067	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6068	22.05.2026	6068	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6069	22.05.2026	6069	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6070	22.05.2026	6070	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6071	22.05.2026	6071	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6072	22.05.2026	6072	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6073	22.05.2026	6073	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6074	22.05.2026	6074	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6075	22.05.2026	6075	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6076	22.05.2026	6076	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6077	22.05.2026	6077	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6078	22.05.2026	6078	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6079	22.05.2026	6079	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6080	22.05.2026	6080	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6081	22.05.2026	6081	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6082	22.05.2026	6082	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6083	22.05.2026	6083	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6084	22.05.2026	6084	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6085	22.05.2026	6085	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6086	22.05.2026	6086	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6087	22.05.2026	6087	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6088	22.05.2026	6088	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6089	22.05.2026	6089	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6090	22.05.2026	6090	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6091	22.05.2026	6091	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6092	22.05.2026	6092	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6093	22.05.2026	6093	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6094	22.05.2026	6094	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6095	22.05.2026	6095	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6096	22.05.2026	6096	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6097	22.05.2026	6097	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6098	22.05.2026	6098	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6099	22.05.2026	6099	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6100	22.05.2026	6100	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6101	22.05.2026	6101	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6102	22.05.2026	6102	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6103	22.05.2026	6103	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6104	22.05.2026	6104	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6105	22.05.2026	6105	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6106	22.05.2026	6106	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6107	22.05.2026	6107	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6108	22.05.2026	6108	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6109	22.05.2026	6109	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6110	22.05.2026	6110	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6111	22.05.2026	6111	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6112	22.05.2026	6112	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6113	22.05.2026	6113	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6114	22.05.2026	6114	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6115	22.05.2026	6115	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6116	22.05.2026	6116	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6117	22.05.2026	6117	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6118	22.05.2026	6118	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6119	22.05.2026	6119	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6120	22.05.2026	6120	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6121	22.05.2026	6121	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6122	22.05.2026	6122	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6123	22.05.2026	6123	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6124	22.05.2026	6124	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6125	22.05.2026	6125	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6126	22.05.2026	6126	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6127	22.05.2026	6127	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6128	22.05.2026	6128	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6129	22.05.2026	6129	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6130	22.05.2026	6130	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6131	22.05.2026	6131	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6132	22.05.2026	6132	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6133	22.05.2026	6133	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6134	22.05.2026	6134	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6135	22.05.2026	6135	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6136	22.05.2026	6136	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6137	22.05.2026	6137	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6138	22.05.2026	6138	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6139	22.05.2026	6139	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6140	22.05.2026	6140	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6141	22.05.2026	6141	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6142	22.05.2026	6142	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6143	22.05.2026	6143	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6144	22.05.2026	6144	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6145	22.05.2026	6145	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6146	22.05.2026	6146	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6147	22.05.2026	6147	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6148	22.05.2026	6148	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6149	22.05.2026	6149	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6150	22.05.2026	6150	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6151	22.05.2026	6151	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6152	22.05.2026	6152	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6153	22.05.2026	6153	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6154	22.05.2026	6154	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6155	22.05.2026	6155	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6156	22.05.2026	6156	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6157	22.05.2026	6157	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6158	22.05.2026	6158	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6159	22.05.2026	6159	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6160	22.05.2026	6160	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6161	22.05.2026	6161	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6162	22.05.2026	6162	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6163	22.05.2026	6163	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6164	22.05.2026	6164	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6165	22.05.2026	6165	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6166	22.05.2026	6166	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6167	22.05.2026	6167	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6168	22.05.2026	6168	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6169	22.05.2026	6169	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6170	22.05.2026	6170	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6171	22.05.2026	6171	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6172	22.05.2026	6172	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6173	22.05.2026	6173	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6174	22.05.2026	6174	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6175	22.05.2026	6175	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6176	22.05.2026	6176	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6177	22.05.2026	6177	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6178	22.05.2026	6178	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6179	22.05.2026	6179	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6180	22.05.2026	6180	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6181	22.05.2026	6181	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6182	22.05.2026	6182	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6183	22.05.2026	6183	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6184	22.05.2026	6184	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6185	22.05.2026	6185	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6186	22.05.2026	6186	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6187	25.05.2026	6187	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
6188	25.05.2026	6188	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
6189	25.05.2026	6189	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
6190	25.05.2026	6190	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6191	25.05.2026	6191	dz. 92 AR. 7 ob. Ołtaszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6192	25.05.2026	6192	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie całkowitej rezygnacji ze strefy SW i wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6193	25.05.2026	6193	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6194	25.05.2026	6194	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6195	25.05.2026	6195	dz. 93/2 AR. 9 ob. Wojszyce, dz. 116 AR. 9 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6196	25.05.2026	6196	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

6197	25.05.2026	6197	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6198	25.05.2026	6198	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji teren komunikacji/parking, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez poprzez wprowadzenie wnioskowanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6199	25.05.2026	6199	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6200	25.05.2026	6200	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6201	25.05.2026	6201	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6202	25.05.2026	6202	dz. 60 AR. 8 ob. Karłowice, dz. 61/2 AR. 8 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6203	25.05.2026	6203	dz. 136, 137, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146/1, 146/2, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 AR. 4 ob. Partynice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6204	25.05.2026	6204	dz. 7/4 AR. 5 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie na części przedmiotowego obszaru strefy planistycznej SJ dopuszczającej przeznaczenie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
6205	25.05.2026	6205	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6206	25.05.2026	6206	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6207	25.05.2026	6207	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6208	25.05.2026	6208	dz. 2/9 AR. 5 ob. Różanka, dz. 2/3 AR. 5 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych terenów w całości na tereny zieleni i rekreacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy SN na części wskazanego obszaru.
6209	25.05.2026	6209	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6210	25.05.2026	6210	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6211	25.05.2026	6211	dz. 12/1 AR. 6 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

6212	25.05.2026	6212	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6213	25.05.2026	6213	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6214	25.05.2026	6214	strefa 7SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6215	25.05.2026	6215	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6216	25.05.2026	6216	strefa 13SP	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO oraz wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie strefy zieleni i rekreacji.
6217	25.05.2026	6217	Osiedle Krzyki - Partynice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia stref planistycznych SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SK na skrzyżowaniu ul. Racławickiej z linią kolejową, ponieważ nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Strefa została wyznaczona w celu zabezpieczenia przestrzeni dla realizacji trasy tramwajowej. Jest to inwestycja istotna dla poprawy skomunikowania południowych osiedli. Obecnie nie ma dokumentacji, która określa dokładny przebieg tramwaju oraz rozwiązania infrastrukturalne. W ramach działań projektowych niezbędnym etapem przedprojektowym będzie dokonanie oceny przyrodniczej i poszukiwanie optymalnego korytarza dla torowiska. Projekty obejmujące obszary z chronionymi obiektami historycznymi są uzgadniane z konserwatorem zabytków. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6218	25.05.2026	6218	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6219	25.05.2026	6219	strefa 5SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6220	25.05.2026	6220	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.

6221	25.05.2026	6221	strefa 92SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
6222	25.05.2026	6222	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6223	25.05.2026	6223	strefa 165SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6224	25.05.2026	6224	strefa 608SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6225	25.05.2026	6225	strefa 658SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
6226	25.05.2026	6226	strefy 3227SW, 161SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6227	25.05.2026	6227	strefa 597SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
6228	25.05.2026	6228	strefa 653SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6229	25.05.2026	6229	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6230	25.05.2026	6230	strefa 112SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6231	25.05.2026	6231	strefa 646SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SO lub SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6232	25.05.2026	6232	strefy 568SU, 555SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej SN w sąsiedztwie.
6233	25.05.2026	6233	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
6234	25.05.2026	6234	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6235	25.05.2026	6235	dz. 60 AR. 8 ob. Karłowice, dz. 61/2 AR. 8 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6236	25.05.2026	6236	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

6237	25.05.2026	6237	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6238	25.05.2026	6238	dz. 5/2 AR. 21 ob. Osobowice, dz. 5/6 AR. 21 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6239	25.05.2026	6239	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6240	25.05.2026	6240	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6241	25.05.2026	6241	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
6242	25.05.2026	6242	dz. 148 AR. 12 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6243	25.05.2026	6243	dz. 1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 4/4 AR. 16 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/1 AR. 16 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 16 ob. Różanka	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
6244	25.05.2026	6244	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6245	25.05.2026	6245	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6246	25.05.2026	6246	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
6247	25.05.2026	6247	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

6248	25.05.2026	6248	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6249	25.05.2026	6249	strefy 1510SW, 1499SW, 1494SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji oraz oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę wielofunkcyjną z zabudową jednorodzinną SJ.
6250	25.05.2026	6250	strefa 90SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
6251	25.05.2026	6251	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6252	25.05.2026	6252	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6253	25.05.2026	6253	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6254	25.05.2026	6254	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

6255	25.05.2026	6255	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6256	25.05.2026	6256	dz. 6/4 AR. 5 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6257	25.05.2026	6257	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6258	25.05.2026	6258	AR. 2 ob. Gądów Mały	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6259	25.05.2026	6259	strefa 90SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa.
6260	25.05.2026	6260	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6261	25.05.2026	6261	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6262	25.05.2026	6262	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
6263	25.05.2026	6263	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

6264	25.05.2026	6264	Osiedle Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono poprzez uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu planu ogólnego o dodatkowe informacje, zgodnie ze złożoną uwagą, w zakresie danych dotyczących hałasu, oddziaływania na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz klimat lokalny. W pozostałym zakresie nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość prognozy odziaływania na środowisko oraz planu ogólnego. W prognozie, wykonanej zgodnie z zakresem merytorycznym określonym przepisami prawa, zostały uwzględnione aktualne dane dotyczące stanu i jakości środowiska, a także dostępne materiały opisujące środowisko, w tym hałas. Wykorzystano dane pochodzące m.in. z państwowego monitoringu środowiska, zawarte w Strategicznej Mapie Hałasu Wrocławia oraz opracowaniu „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Lotniska Wrocław-Strachowice". Nie ma wymogu, ani podstaw do wykonania dodatkowych analiz z zakresu pomiarów jakości środowiska, w tym hałasu oraz brak przesłanek do weryfikowania pomiarów hałasu wykonywanych w ramach zadań innych instytucji. Nie sposób również kwestionować informacji zawartych w przywołanym raporcie oddziaływania na środowisko. W prognozie nie podaje się informacji z zakresu oddziaływania hałasu lotniczego z sektora wojskowego, ponieważ dane na ten temat nie są publicznie dostępne. Brak jest również danych dotyczących przewidywanej emisji do środowiska wynikających z planowanej rozbudowy bazy transportowej. Zarówno plan ogólny, jak i prognoza oddziaływania na środowisko, nie tworzą podstaw dla wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania. Obszar taki wyznaczany jest na podstawie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska.
6265	25.05.2026	6265	dz. 6/8 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 7/2 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 1/7 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 3/3 AR. 47 ob. Żerniki, dz. 4/1 AR. 47 ob. Żerniki; strefy 107SI, 59SK, 101SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6266	25.05.2026	6266	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
6267	25.05.2026	6267	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
6268	25.05.2026	6268	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6269	25.05.2026	6269	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6270	25.05.2026	6270	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6271	25.05.2026	6271	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6272	25.05.2026	6272	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6273	25.05.2026	6273	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6274	25.05.2026	6274	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6275	25.05.2026	6275	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6276	25.05.2026	6276	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6277	25.05.2026	6277	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6278	25.05.2026	6278	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6279	25.05.2026	6279	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6280	25.05.2026	6280	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6281	25.05.2026	6281	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6282	25.05.2026	6282	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6283	25.05.2026	6283	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6284	25.05.2026	6284	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6285	25.05.2026	6285	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6286	25.05.2026	6286	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6287	25.05.2026	6287	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6288	25.05.2026	6288	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6289	25.05.2026	6289	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6290	25.05.2026	6290	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6291	25.05.2026	6291	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6292	25.05.2026	6292	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6293	25.05.2026	6293	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6294	25.05.2026	6294	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6295	25.05.2026	6295	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6296	25.05.2026	6296	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6297	25.05.2026	6297	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6298	25.05.2026	6298	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6299	25.05.2026	6299	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6300	25.05.2026	6300	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6301	25.05.2026	6301	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6302	25.05.2026	6302	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6303	25.05.2026	6303	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6304	25.05.2026	6304	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6305	25.05.2026	6305	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6306	25.05.2026	6306	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6307	25.05.2026	6307	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6308	25.05.2026	6308	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6309	25.05.2026	6309	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6310	25.05.2026	6310	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6311	25.05.2026	6311	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6312	25.05.2026	6312	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6313	25.05.2026	6313	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6314	25.05.2026	6314	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6315	25.05.2026	6315	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6316	25.05.2026	6316	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6317	25.05.2026	6317	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6318	25.05.2026	6318	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6319	25.05.2026	6319	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6320	25.05.2026	6320	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6321	25.05.2026	6321	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6322	25.05.2026	6322	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6323	25.05.2026	6323	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6324	25.05.2026	6324	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6325	25.05.2026	6325	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6326	25.05.2026	6326	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6327	25.05.2026	6327	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6328	25.05.2026	6328	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6329	25.05.2026	6329	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6330	25.05.2026	6330	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6331	25.05.2026	6331	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6332	25.05.2026	6332	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6333	25.05.2026	6333	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6334	25.05.2026	6334	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6335	25.05.2026	6335	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6336	25.05.2026	6336	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6337	25.05.2026	6337	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6338	25.05.2026	6338	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6339	25.05.2026	6339	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6340	25.05.2026	6340	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6341	25.05.2026	6341	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6342	25.05.2026	6342	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6343	25.05.2026	6343	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6344	25.05.2026	6344	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6345	25.05.2026	6345	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6346	25.05.2026	6346	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6347	25.05.2026	6347	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6348	25.05.2026	6348	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6349	25.05.2026	6349	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6350	25.05.2026	6350	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6351	25.05.2026	6351	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6352	25.05.2026	6352	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6353	25.05.2026	6353	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6354	25.05.2026	6354	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6355	25.05.2026	6355	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6356	25.05.2026	6356	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6357	25.05.2026	6357	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6358	25.05.2026	6358	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6359	25.05.2026	6359	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6360	25.05.2026	6360	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6361	25.05.2026	6361	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6362	25.05.2026	6362	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6363	25.05.2026	6363	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6364	25.05.2026	6364	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6365	25.05.2026	6365	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6366	25.05.2026	6366	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6367	25.05.2026	6367	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6368	25.05.2026	6368	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6369	25.05.2026	6369	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6370	25.05.2026	6370	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6371	25.05.2026	6371	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6372	25.05.2026	6372	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6373	25.05.2026	6373	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6374	25.05.2026	6374	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6375	25.05.2026	6375	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6376	25.05.2026	6376	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6377	25.05.2026	6377	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6378	25.05.2026	6378	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6379	25.05.2026	6379	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6380	25.05.2026	6380	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6381	25.05.2026	6381	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6382	25.05.2026	6382	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6383	25.05.2026	6383	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6384	25.05.2026	6384	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6385	25.05.2026	6385	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6386	25.05.2026	6386	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6387	25.05.2026	6387	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6388	25.05.2026	6388	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6389	25.05.2026	6389	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6390	25.05.2026	6390	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6391	25.05.2026	6391	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6392	25.05.2026	6392	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6393	25.05.2026	6393	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6394	25.05.2026	6394	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6395	25.05.2026	6395	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6396	25.05.2026	6396	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6397	25.05.2026	6397	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6398	25.05.2026	6398	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6399	25.05.2026	6399	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6400	25.05.2026	6400	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6401	25.05.2026	6401	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6402	25.05.2026	6402	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6403	25.05.2026	6403	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6404	25.05.2026	6404	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6405	25.05.2026	6405	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6406	25.05.2026	6406	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6407	25.05.2026	6407	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6408	25.05.2026	6408	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6409	25.05.2026	6409	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6410	25.05.2026	6410	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6411	25.05.2026	6411	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6412	25.05.2026	6412	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6413	25.05.2026	6413	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6414	25.05.2026	6414	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6415	25.05.2026	6415	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6416	25.05.2026	6416	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6417	25.05.2026	6417	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6418	25.05.2026	6418	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6419	25.05.2026	6419	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6420	25.05.2026	6420	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6421	25.05.2026	6421	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6422	25.05.2026	6422	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6423	25.05.2026	6423	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6424	25.05.2026	6424	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6425	25.05.2026	6425	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6426	25.05.2026	6426	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6427	25.05.2026	6427	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6428	25.05.2026	6428	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6429	25.05.2026	6429	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6430	25.05.2026	6430	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6431	25.05.2026	6431	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6432	25.05.2026	6432	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6433	25.05.2026	6433	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6434	25.05.2026	6434	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6435	25.05.2026	6435	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6436	25.05.2026	6436	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6437	25.05.2026	6437	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6438	25.05.2026	6438	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6439	25.05.2026	6439	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6440	25.05.2026	6440	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6441	25.05.2026	6441	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6442	25.05.2026	6442	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6443	25.05.2026	6443	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6444	25.05.2026	6444	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6445	25.05.2026	6445	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6446	25.05.2026	6446	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6447	25.05.2026	6447	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6448	25.05.2026	6448	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6449	25.05.2026	6449	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6450	25.05.2026	6450	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6451	25.05.2026	6451	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6452	25.05.2026	6452	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6453	25.05.2026	6453	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6454	25.05.2026	6454	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6455	25.05.2026	6455	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6456	25.05.2026	6456	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6457	25.05.2026	6457	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6458	25.05.2026	6458	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6459	25.05.2026	6459	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6460	25.05.2026	6460	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6461	25.05.2026	6461	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6462	25.05.2026	6462	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6463	25.05.2026	6463	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6464	25.05.2026	6464	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6465	25.05.2026	6465	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6466	25.05.2026	6466	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6467	25.05.2026	6467	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6468	25.05.2026	6468	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6469	25.05.2026	6469	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6470	25.05.2026	6470	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6471	25.05.2026	6471	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6472	25.05.2026	6472	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6473	25.05.2026	6473	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6474	25.05.2026	6474	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6475	25.05.2026	6475	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6476	25.05.2026	6476	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6477	25.05.2026	6477	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6478	25.05.2026	6478	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6479	25.05.2026	6479	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6480	25.05.2026	6480	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6481	25.05.2026	6481	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6482	25.05.2026	6482	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6483	25.05.2026	6483	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6484	25.05.2026	6484	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6485	25.05.2026	6485	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6486	25.05.2026	6486	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6487	25.05.2026	6487	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6488	25.05.2026	6488	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6489	25.05.2026	6489	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6490	25.05.2026	6490	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6491	25.05.2026	6491	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6492	25.05.2026	6492	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6493	25.05.2026	6493	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6494	25.05.2026	6494	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6495	25.05.2026	6495	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6496	25.05.2026	6496	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6497	25.05.2026	6497	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6498	25.05.2026	6498	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6499	25.05.2026	6499	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6500	25.05.2026	6500	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6501	25.05.2026	6501	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6502	25.05.2026	6502	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6503	25.05.2026	6503	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6504	25.05.2026	6504	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6505	25.05.2026	6505	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6506	25.05.2026	6506	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6507	25.05.2026	6507	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6508	25.05.2026	6508	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6509	25.05.2026	6509	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6510	25.05.2026	6510	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6511	25.05.2026	6511	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6512	25.05.2026	6512	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6513	25.05.2026	6513	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6514	25.05.2026	6514	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6515	25.05.2026	6515	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6516	25.05.2026	6516	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6517	25.05.2026	6517	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6518	25.05.2026	6518	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6519	25.05.2026	6519	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6520	25.05.2026	6520	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6521	25.05.2026	6521	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6522	25.05.2026	6522	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6523	25.05.2026	6523	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6524	25.05.2026	6524	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6525	25.05.2026	6525	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6526	25.05.2026	6526	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6527	25.05.2026	6527	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6528	25.05.2026	6528	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6529	25.05.2026	6529	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6530	25.05.2026	6530	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6531	25.05.2026	6531	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6532	25.05.2026	6532	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6533	25.05.2026	6533	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6534	25.05.2026	6534	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6535	25.05.2026	6535	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6536	25.05.2026	6536	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6537	25.05.2026	6537	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6538	25.05.2026	6538	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6539	25.05.2026	6539	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6540	25.05.2026	6540	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6541	25.05.2026	6541	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6542	25.05.2026	6542	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6543	25.05.2026	6543	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6544	25.05.2026	6544	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6545	25.05.2026	6545	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6546	25.05.2026	6546	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6547	25.05.2026	6547	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6548	25.05.2026	6548	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6549	25.05.2026	6549	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6550	25.05.2026	6550	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6551	25.05.2026	6551	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6552	25.05.2026	6552	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6553	25.05.2026	6553	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6554	25.05.2026	6554	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6555	25.05.2026	6555	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6556	25.05.2026	6556	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6557	25.05.2026	6557	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6558	25.05.2026	6558	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6559	25.05.2026	6559	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6560	25.05.2026	6560	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6561	25.05.2026	6561	dz. 9/3 AR. 15 ob. Południe, dz. 9/5 AR. 15 ob. Południe, dz. 9/6 AR. 15 ob. Południe, dz. 10/1 AR. 15 ob. Południe, dz. 10/2 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/2 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/3 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/8 AR. 15 ob. Południe, dz. 12/9 AR. 15 ob. Południe, dz. 14 AR. 15 ob. Południe, dz. 16/1 AR. 15 ob. Południe, dz. 30 AR. 15 ob. Południe, dz. 31 AR. 15 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną oraz obszaru zabudowy śródmiejskiej.
6562	25.05.2026	6562	dz. 36, AR. 14, ob. Pilczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
6563	25.05.2026	6563	dz. 24/4, AR. 34, ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6564	25.05.2026	6564	dz. 1/2 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/9 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/10 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/11 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/12 AR. 7 ob. Opatowice, dz. 1/13 AR. 7 ob. Opatowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na strefę SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6565	25.05.2026	6565	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6566	25.05.2026	6566	dz. 22 AR. 25 ob. Kowale	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na przedmiotowym obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
6567	25.05.2026	6567	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6568	25.05.2026	6568	dz. 11/5,11/7,11/9,11/10,11/11,11/12,11/13,11/14,11/17,11/25,11/29,11/31,11/32,11/36,11/41,11/42,11/43,11/44,11/46,11/51,11/54,11/55,11/57,11/59,11/60,11/61,11/62,11/63,11/64, AR. 21, ob. Grabiszyn	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia na wskazanym terenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW z dodatkowym profilem funkcjonalnym w postaci handlu wielkopowierzchniowego ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6569	25.05.2026	6569	dz. 115, AR. 4, ob. Strachocin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6570	25.05.2026	6570	dz. 5/2,5/3,5/12,5/14,5/16,5/18, AR. 14, ob. Jerzmanowo	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SP, SJ, SU ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

6571	25.05.2026	6571	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6572	25.05.2026	6572	dz. 73 AR. 2 ob. Sępolno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6573	25.05.2026	6573	dz. 73 AR. 2 ob. Sępolno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6574	25.05.2026	6574	dz. 6/8, 7/2,1/7,3/3,4/1, AR. 47, ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy). Nie uwzględniono w zakresie wyklucznia zabudowy wielorodzinnej na wskazanym obszarze, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6575	25.05.2026	6575	strefa 100SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6576	25.05.2026	6576	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6577	25.05.2026	6577	dz. 35/31,35/27,38/8,37/3, 36/5, 35/39, 29/2, 17/4, 42/2, 42/4 AR.21 ob. Brochów, dz. 15/4, 17/5 AR.21 ob. Brochów, 22/4, 32 AR.25 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia ciągu pieszo-rowerowego, ponieważ w wyznaczonych w planie ogólnym strefach dopuszczone są tereny komunikacji, w ramach których możliwe będzie realizowanie ciągów pieszo-rowerowych. Nie uwzględniono w zakresie określenia obsługi komunikacyjnej nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia w uzasadnieniu definicji wskazanych pojęć oraz opisów dotyczących osiedla Brochów, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6578	25.05.2026	6578	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6579	25.05.2026	6579	dz. 17, AR. 18, ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6580	25.05.2026	6580	dz. 15/1, AR. 5, ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia handlu wielkopowierzchniowego i logistyki oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6581	25.05.2026	6581	dz. 21/1 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/2 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/3 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 21/4 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6582	25.05.2026	6582	dz. 92/8,92/9,98/4,98/3,101/1, AR. 2, ob. Złotniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren elektrowni wodnej, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ przedmiotowa nieruchomość znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami.
6583	25.05.2026	6583	dz. 15/1, AR. 5, ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia handlu wielkopowierzchniowego i logistyki oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6584	25.05.2026	6584	dz. 10/2, 11/4, AR. 9, ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
6585	25.05.2026	6585	dz. 75/2 AR. 4 ob. Strachocin, dz. 75/3 AR. 4 ob. Strachocin, dz. 75/6 AR. 4 ob. Strachocin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach objętych ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
6586	25.05.2026	6586	strefa 650SN	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
6587	25.05.2026	6587	dz. 2/11 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/12 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/14 AR. 26 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/15 AR. 26 ob. Muchobór Wielki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
6588	25.05.2026	6588	dz. 4 AR. 15 ob. Jerzmanowo	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6589	25.05.2026	6589	dz. 54, AR. 9, ob. Żerniki	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6590	25.05.2026	6590	dz. 6/10,6/11,6/12,12,14,15/1,15/2,15/3,18/2,23/6,23/8,24/3,1/2,13/2, AR. 47, ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przebiegu stref wyznaczonych pod Oś Inkubacji ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przebieg strefy infrastrukturalnej SI zaproponowany został tak by ograniczyć przebieg przez największe fragmenty zbiorników wodnych. Szczegółowe rozwiązania techniczne przeprowadzenia nowej trasy przez ten teren, w kontekście ochrony przyrodniczej, będą analizowane na etapie projektowym. Ponadto, w profilu podstawowym stref występują tereny komunikacyjne, co daje możliwość pewnego skorygowania przebiegu drogi, gdy prowadzone będą prace projektowe (dokumentacja projektowa) czy planistyczne (plan miejscowy).
6591	25.05.2026	6591	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6592	25.05.2026	6592	dz. 73 AR. 2 ob. Sępolno	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6593	25.05.2026	6593	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6594	25.05.2026	6594	dz. 37/4 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/2 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/3 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/1 AR. 8 ob. Popowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podzielenia przedmiotowej strefy na strefę SW oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W ramach strefy SW istnieje możliwość relizowania usług w tym o charakterze społecznym.
6595	25.05.2026	6595	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6596	25.05.2026	6596	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6597	25.05.2026	6597	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6598	25.05.2026	6598	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6599	25.05.2026	6599	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

6600	25.05.2026	6600	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6601	25.05.2026	6601	dz. 83/4 AR. 4 ob. Borek	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru zabudowy śródmiejskiej, ponieważ wskazana działka znajduje się poza obszarem ścisłego centrum miasta, charakteryzującym się zwartą zabudową o największej intensywności. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy, którego na terenie całego miasta nie wyznaczano na terenach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będących w opracowaniu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6602	25.05.2026	6602	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6603	25.05.2026	6603	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6604	25.05.2026	6604	dz. 63/2, 63/3, 63/4, 63/5, 63/24, 63/26, 63/28, 63/30, 63/32, 63/34, 63/36, 63/38, 63/40, 63/42, 63/44, 63/46 AR. 8 ob. Maślice, dz. 111/3, 111/5, 112/3, 112/5, 112/6, 113/6, 113/7, 137/12, 137/13, 137/14, 137/15 AR. 6 ob. Maślice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6605	25.05.2026	6605	dz. 28/9, 28/12, 28/14, 28/10.1, 28/18, 28/48, 29, 28/17, 28/7, 9, 33/1, 25, 24, 18, 17, 11, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 65/2, 64/1, 54, 55/2, 55/3, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64/2, 52/1, 51, 50, 8/2, 5/2, 5/1, 7/2, 7/1, 6/6, 6/1, 6/7, 6/9, 6/3, 38/2, 53/2, 39/4, 39/3 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/3, 15/1, 16, 18, 19, 20/2, 21, 22, 23, 24, 25, 31 AR. 6 ob. Dąbie, dz. 2, 1/2, 1/3, 3/7, 3/6 AR. 3 ob. Dąbie, dz. 3/7, 3/1, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2 AR. 5 ob. Dąbie, dz. 27/11, 27/12, 26/34, 26/33, 26/32 AR. 6 ob. Dąbie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanych stref SN, SW, SJ oraz SU na strefy SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6606	25.05.2026	6606	dz. 23/4, 62/52, 49/7 AR. 10 ob. Żerniki, dz. 49/12, 48/9, 48/3, 47/4, 45/4, 46/4, 50/40, 44/6, 44/3, 41/14 AR. 9 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6607	25.05.2026	6607	dz. 4/36 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/28 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/38 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/39 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/40 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/41 AR. 21 ob. Klecina, dz. 4/42 AR. 21 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN oraz SP ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6608	25.05.2026	6608	dz. 2/127 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/128 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/129 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6609	25.05.2026	6609	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
6610	25.05.2026	6610	dz. 46/8 AR. 7 ob. Krzyki, dz. 43/5 AR. 7 ob. Krzyki, dz. 38/12 AR. 7 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SU.
6611	25.05.2026	6611	dz. 12/3 AR. 5 ob. Strachowice, dz. 12/4 AR. 5 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługi, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
6612	25.05.2026	6612	dz. 8/9 AR. 40 ob. Żerniki, dz. 8/10 AR. 40 ob. Żerniki, dz. 74 AR. 40 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.

6613	25.05.2026	6613	dz. 12 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 10/2 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 16/24 AR. 5 ob. Stare Miasto, dz. 1/15 AR. 17 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany strefy SW na strefę usługową lub strefę handlu wielkopowierzchniowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym wskazanych stref, ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6614	25.05.2026	6614	dz. 39/9 AR. 20 ob. Klecina, dz. 39/3 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia zasady stopniowania wysokości oraz zasady zabudowy jednorodzinnej jako budynków wyłącznie jednolokalowych, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6615	25.05.2026	6615	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6616	25.05.2026	6616	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6617	25.05.2026	6617	dz. 32/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 31/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 50/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 33/2 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 30/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 48/3 AR. 26 ob. Psie Pole, dz. 49/2 AR. 26 ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW na strefę SN ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6618	25.05.2026	6618	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
6619	25.05.2026	6619	dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto, strefy 2772SW, 2732SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wyznaczenie strefy zieleni i rekreacji oraz ograniczenie wysokości zabudowy.
6620	25.05.2026	6620	dz. 25/13 AR. 18 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6621	25.05.2026	6621	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 37/4 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/2 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/3 AR. 8 ob. Popowice, dz. 37/1 AR. 8 ob. Popowice; strefy 1138SW, 1122SW; strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 1 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie podzielenia wskazanej w uwadze strefy SW na strefę SW oraz SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. Dla rejonu osiedla Sołtysowice nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie obniżenia we wskazanych strefach wysokości zabudowy do 12 m ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
6622	25.05.2026	6622	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
6623	25.05.2026	6623	dz. 2/127 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/128 AR. 7 ob. Muchobór Wielki, dz. 2/129 AR. 7 ob. Muchobór Wielki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6624	25.05.2026	6624	dz. 2/7 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/12 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/10 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 2/11 AR. 1 ob. Sołtysowice, dz. 106 AR. 7 ob. Sołtysowice, dz. 2/9 AR. 1 ob. Sołtysowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz konieczność dążenia do spójności z zabudową sąsiednią. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
6625	25.05.2026	6625	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6626	25.05.2026	6626	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6627	25.05.2026	6627	dz. 13/1 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 13/3 AR. 7 ob. Księże Wielkie, dz. 13/4 AR. 7 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

6628	25.05.2026	6628	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6629	25.05.2026	6629	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6630	25.05.2026	6630	strefa 189SP	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
6631	25.05.2026	6631	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6632	25.05.2026	6632	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6633	25.05.2026	6633	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6634	25.05.2026	6634	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6635	25.05.2026	6635	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6636	25.05.2026	6636	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6637	25.05.2026	6637	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6638	25.05.2026	6638	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6639	25.05.2026	6639	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6640	25.05.2026	6640	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6641	25.05.2026	6641	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6642	25.05.2026	6642	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6643	25.05.2026	6643	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6644	25.05.2026	6644	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6645	25.05.2026	6645	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6646	25.05.2026	6646	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6647	25.05.2026	6647	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6648	25.05.2026	6648	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6649	25.05.2026	6649	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6650	25.05.2026	6650	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6651	25.05.2026	6651	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6652	25.05.2026	6652	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6653	25.05.2026	6653	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6654	25.05.2026	6654	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6655	25.05.2026	6655	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6656	25.05.2026	6656	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6657	25.05.2026	6657	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6658	25.05.2026	6658	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6659	25.05.2026	6659	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6660	25.05.2026	6660	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6661	25.05.2026	6661	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6662	25.05.2026	6662	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6663	25.05.2026	6663	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6664	25.05.2026	6664	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6665	25.05.2026	6665	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6666	25.05.2026	6666	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6667	25.05.2026	6667	strefa 4102SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanej strefy, ponieważ obszar ten znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6668	25.05.2026	6668	strefa 4102SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanej strefy, ponieważ obszar ten znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6669	25.05.2026	6669	strefa 4102SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanej strefy, ponieważ obszar ten znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6670	25.05.2026	6670	dz. 2/1, 20, 21/1, 21/2, 22/2, 23/1, 23/3, 23/5, 23/7, 23/8, 23/10, 23/11, 24/4, 24/5, 24/6, 25/2, 26/1, 26/3, 26/5, 26/8, 26/11, 26/12, 26/14, 26/16, 26/18, 26/20, 51, 57, 58 AR. 8 ob. Gaj	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6671	25.05.2026	6671	dz. 25/1 AR. 8 ob. Gaj	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6672	25.05.2026	6672	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6673	25.05.2026	6673	dz. 1 AR. 3, dz. 1/2 AR. 2, dz. 2/2 AR. 5, dz. 2/2 AR. 2, dz. 1/3 AR. 1, dz. 3 AR. 2, dz. 3 AR. 5, dz. 4 AR. 2, dz. 4 AR. 9, dz. 5 AR. 2, dz. 5 AR. 9, dz. 6 AR. 2, dz. 2/2 AR. 3 AR. 2, dz. 2 AR. 3 ob. Osobowice, dz. 1, 2, 3, 4 AR. 36 ob. Rędzin, dz. 4/2, 5/3 AR. 35 ob. Rędzin	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie modyfikacji przebiegu oraz usunięcia wskazanych stref planistycznych, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego.
6674	25.05.2026	6674	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
6675	25.05.2026	6675	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6676	25.05.2026	6676	strefa 2897SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6677	25.05.2026	6677	strefa 2901SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6678	25.05.2026	6678	strefa 2909SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6679	25.05.2026	6679	strefa 2914SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6680	25.05.2026	6680	strefa 3437SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6681	25.05.2026	6681	strefa 2926SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6682	25.05.2026	6682	strefa 2915SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia współczynnika miejsc parkingowych, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6683	25.05.2026	6683	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
6684	25.05.2026	6684	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

6685	25.05.2026	6685	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
6686	25.05.2026	6686	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6687	25.05.2026	6687	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6688	25.05.2026	6688	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6689	25.05.2026	6689	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6690	25.05.2026	6690	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6691	25.05.2026	6691	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6692	25.05.2026	6692	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6693	25.05.2026	6693	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6694	25.05.2026	6694	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6695	25.05.2026	6695	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6696	25.05.2026	6696	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6697	25.05.2026	6697	dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 16 AR. 6 ob. Księże Wielkie, dz. 17/2 AR. 2 ob. Księże Wielkie; dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
6698	25.05.2026	6698	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6699	22.05.2026	6699	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6700	22.05.2026	6700	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6701	22.05.2026	6701	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6702	22.05.2026	6702	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6703	22.05.2026	6703	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6704	22.05.2026	6704	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6705	22.05.2026	6705	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6706	22.05.2026	6706	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6707	22.05.2026	6707	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6708	22.05.2026	6708	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6709	22.05.2026	6709	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6710	22.05.2026	6710	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6711	22.05.2026	6711	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

6712	22.05.2026	6712	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6713	22.05.2026	6713	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6714	22.05.2026	6714	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6715	22.05.2026	6715	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6716	22.05.2026	6716	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6717	22.05.2026	6717	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6718	22.05.2026	6718	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6719	22.05.2026	6719	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6720	22.05.2026	6720	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6721	22.05.2026	6721	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6722	22.05.2026	6722	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6723	22.05.2026	6723	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6724	22.05.2026	6724	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6725	22.05.2026	6725	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6726	22.05.2026	6726	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6727	22.05.2026	6727	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6728	22.05.2026	6728	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6729	22.05.2026	6729	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6730	22.05.2026	6730	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6731	22.05.2026	6731	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6732	22.05.2026	6732	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6733	22.05.2026	6733	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6734	22.05.2026	6734	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6735	22.05.2026	6735	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6736	22.05.2026	6736	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6737	22.05.2026	6737	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6738	22.05.2026	6738	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6739	22.05.2026	6739	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6740	22.05.2026	6740	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6741	22.05.2026	6741	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6742	22.05.2026	6742	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6743	22.05.2026	6743	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6744	22.05.2026	6744	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6745	22.05.2026	6745	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6746	22.05.2026	6746	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6747	22.05.2026	6747	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6748	22.05.2026	6748	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6749	22.05.2026	6749	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

6750	22.05.2026	6750	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6751	22.05.2026	6751	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6752	22.05.2026	6752	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6753	22.05.2026	6753	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6754	22.05.2026	6754	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6755	22.05.2026	6755	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6756	22.05.2026	6756	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6757	22.05.2026	6757	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6758	22.05.2026	6758	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6759	22.05.2026	6759	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6760	22.05.2026	6760	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6761	22.05.2026	6761	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6762	22.05.2026	6762	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6763	22.05.2026	6763	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6764	22.05.2026	6764	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6765	22.05.2026	6765	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6766	22.05.2026	6766	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6767	22.05.2026	6767	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6768	22.05.2026	6768	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6769	22.05.2026	6769	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6770	22.05.2026	6770	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6771	22.05.2026	6771	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6772	22.05.2026	6772	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6773	22.05.2026	6773	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6774	22.05.2026	6774	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6775	22.05.2026	6775	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6776	22.05.2026	6776	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6777	22.05.2026	6777	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6778	22.05.2026	6778	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6779	22.05.2026	6779	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6780	22.05.2026	6780	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6781	22.05.2026	6781	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6782	22.05.2026	6782	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6783	22.05.2026	6783	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6784	22.05.2026	6784	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6785	22.05.2026	6785	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6786	22.05.2026	6786	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6787	22.05.2026	6787	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

6788	22.05.2026	6788	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6789	22.05.2026	6789	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6790	22.05.2026	6790	dz. 47 AR. 8 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6791	25.05.2026	6791	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6792	25.05.2026	6792	strefy 1329SW, 1345SW, 2759SJ, 1390SW, 2843SJ, 1490SW, 1466SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref planistycznych SW na strefy planistyczne SO lub SN, zmiany strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, włączenia wskazanej nieruchomości do strefy planistycznej SN, wyznaczenia strefy planistycznej SN lub SO na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6793	25.05.2026	6793	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6794	25.05.2026	6794	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6795	25.05.2026	6795	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6796	25.05.2026	6796	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

6797	25.05.2026	6797	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przepustowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
6798	25.05.2026	6798	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przepustowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6799	25.05.2026	6799	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przepustowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6800	25.05.2026	6800	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6801	25.05.2026	6801	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6802	25.05.2026	6802	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6803	25.05.2026	6803	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6804	25.05.2026	6804	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6805	25.05.2026	6805	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6806	25.05.2026	6806	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6807	25.05.2026	6807	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6808	25.05.2026	6808	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6809	25.05.2026	6809	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6810	25.05.2026	6810	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6811	25.05.2026	6811	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6812	25.05.2026	6812	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6813	25.05.2026	6813	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6814	25.05.2026	6814	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6815	25.05.2026	6815	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6816	25.05.2026	6816	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6817	25.05.2026	6817	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6818	25.05.2026	6818	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6819	25.05.2026	6819	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6820	25.05.2026	6820	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6821	25.05.2026	6821	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6822	25.05.2026	6822	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6823	25.05.2026	6823	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6824	25.05.2026	6824	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6825	25.05.2026	6825	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6826	25.05.2026	6826	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6827	25.05.2026	6827	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6828	25.05.2026	6828	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6829	25.05.2026	6829	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6830	25.05.2026	6830	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6831	25.05.2026	6831	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6832	25.05.2026	6832	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6833	25.05.2026	6833	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6834	25.05.2026	6834	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6835	25.05.2026	6835	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6836	25.05.2026	6836	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6837	25.05.2026	6837	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6838	25.05.2026	6838	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6839	25.05.2026	6839	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6840	25.05.2026	6840	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6841	25.05.2026	6841	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6842	25.05.2026	6842	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6843	25.05.2026	6843	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6844	25.05.2026	6844	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6845	25.05.2026	6845	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6846	25.05.2026	6846	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6847	25.05.2026	6847	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6848	25.05.2026	6848	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6849	25.05.2026	6849	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

6850	25.05.2026	6850	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej lub SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnienia rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. Uwzględniono poprzez zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej na pozostałej części. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
6851	25.05.2026	6851	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref.
6852	25.05.2026	6852	strefa 52SO	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO na strefy SN i SH ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6853	25.05.2026	6853	dz. 14/2 AR. 14 ob. Zakrzów, dz. 45 AR. 12 ob. Zakrzów, dz. 13/8 AR. 19 ob. Psie Pole, dz. 13/6 AR. 19 ob. Psie Pole	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia placu handlowego i stref SH w proponowanych lokalizacjach, oraz wyznaczenia stref SU na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
6854	25.05.2026	6854	dz. 79/2, AR. 4, ob. Zakrzów, dz. 1/21, AR. 12, ob. Psie Pole, dz. 15/1, 15/2, 15/3, 16, 17,AR. 12, ob. Zgorzelisko, dz. 26/2, AR. 26, ob. Psie Pole	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia odrębnych stref komunikacyjnych dla wskazanych obszarów, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego, który określa wyłącznie elementy układu podstawowego miasta. Jednocześnie tereny komunikacji dopuszczone są we wszystkich strefach planistycznych. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania ciągów pieszo-rowerowych ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
6855	22.05.2026	6855	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6856	23.05.2026	6856	dz. 4, AR. 41, ob. Południe, dz. 5/5, 5/20, 5/15, 5/7, 4/13, 4/7, AR. 32 ob. Południe, dz. 20, AR. 2, ob. Księże Wielkie, dz. 4/12, 4/9, AR. 5, ob. Księże Wielkie, dz. 47/5, AR. 1, ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2, AR. 6, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6857	22.05.2026	6857	dz. 74/16, AR. 5, ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6858	22.05.2026	6858	dz. 74/16, AR. 5, ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
6859	22.05.2026	6859	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6860	22.05.2026	6860	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6861	22.05.2026	6861	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6862	25.05.2026	6862	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6863	25.05.2026	6863	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6864	25.05.2026	6864	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6865	25.05.2026	6865	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6866	25.05.2026	6866	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6867	25.05.2026	6867	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6868	25.05.2026	6868	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6869	25.05.2026	6869	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6870	25.05.2026	6870	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6871	25.05.2026	6871	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6872	25.05.2026	6872	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6873	25.05.2026	6873	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6874	25.05.2026	6874	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6875	25.05.2026	6875	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6876	25.05.2026	6876	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6877	25.05.2026	6877	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6878	25.05.2026	6878	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6879	25.05.2026	6879	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6880	25.05.2026	6880	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.

6881	25.05.2026	6881	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6882	25.05.2026	6882	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
6883	25.05.2026	6883	dz. 24, 41/2 AR.4 ob. Świniary, dz. 20 AR.15 ob. Świniary, dz. 2 AR.18 ob. Świniary, AR. 10 ob. Świniary, AR. 11 ob. Świniary, AR.12 ob. Świniary, AR.18 ob. Świniary, AR.20 ob. Świniary, AR.21 ob. Świniary, AR.22 ob. Świniary; dz. 24, AR. 4, ob. Świniary, dz. 4/12, AR. 4, ob. Świniary, dz20, AR. 15, ob. Świniary, dz. 2, AR. 18, ob. Świniary	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SN, SJ oraz SU na części przedmiotowego obszaru oraz zmniejszenia strefy planistycznej SC, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, a także wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
6884	25.05.2026	6884	dz. 9/2, 10/4, 10/5, 2/1, AR. 8, ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
6885	25.05.2026	6885	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6886	25.05.2026	6886	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6887	25.05.2026	6887	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6888	25.05.2026	6888	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6889	25.05.2026	6889	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6890	25.05.2026	6890	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6891	25.05.2026	6891	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6892	25.05.2026	6892	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

6893	25.05.2026	6893	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6894	25.05.2026	6894	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6895	25.05.2026	6895	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6896	25.05.2026	6896	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6897	25.05.2026	6897	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6898	25.05.2026	6898	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6899	25.05.2026	6899	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6900	25.05.2026	6900	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6901	25.05.2026	6901	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6902	25.05.2026	6902	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6903	25.05.2026	6903	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6904	25.05.2026	6904	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6905	25.05.2026	6905	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6906	25.05.2026	6906	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6907	25.05.2026	6907	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6908	25.05.2026	6908	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6909	25.05.2026	6909	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6910	25.05.2026	6910	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6911	25.05.2026	6911	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6912	25.05.2026	6912	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6913	25.05.2026	6913	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6914	25.05.2026	6914	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6915	25.05.2026	6915	strefa 3170SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
6916	25.05.2026	6916	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6917	25.05.2026	6917	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

6918	25.05.2026	6918	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6919	25.05.2026	6919	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6920	25.05.2026	6920	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6921	25.05.2026	6921	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6922	25.05.2026	6922	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6923	25.05.2026	6923	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6924	25.05.2026	6924	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6925	25.05.2026	6925	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6926	25.05.2026	6926	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6927	25.05.2026	6927	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6928	25.05.2026	6928	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6929	25.05.2026	6929	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6930	25.05.2026	6930	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6931	25.05.2026	6931	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6932	25.05.2026	6932	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6933	25.05.2026	6933	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6934	25.05.2026	6934	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6935	25.05.2026	6935	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6936	25.05.2026	6936	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6937	25.05.2026	6937	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6938	25.05.2026	6938	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

6939	25.05.2026	6939	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6940	25.05.2026	6940	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6941	25.05.2026	6941	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6942	25.05.2026	6942	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6943	25.05.2026	6943	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6944	25.05.2026	6944	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6945	25.05.2026	6945	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6946	25.05.2026	6946	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6947	25.05.2026	6947	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6948	25.05.2026	6948	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6949	25.05.2026	6949	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6950	25.05.2026	6950	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6951	25.05.2026	6951	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6952	25.05.2026	6952	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6953	25.05.2026	6953	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6954	25.05.2026	6954	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6955	25.05.2026	6955	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6956	25.05.2026	6956	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6957	25.05.2026	6957	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6958	25.05.2026	6958	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6959	25.05.2026	6959	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

6960	25.05.2026	6960	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6961	25.05.2026	6961	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6962	25.05.2026	6962	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6963	25.05.2026	6963	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6964	25.05.2026	6964	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6965	25.05.2026	6965	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6966	25.05.2026	6966	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6967	25.05.2026	6967	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6968	25.05.2026	6968	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6969	25.05.2026	6969	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6970	25.05.2026	6970	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6971	25.05.2026	6971	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6972	25.05.2026	6972	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6973	25.05.2026	6973	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6974	25.05.2026	6974	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6975	25.05.2026	6975	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6976	25.05.2026	6976	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6977	25.05.2026	6977	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6978	25.05.2026	6978	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6979	25.05.2026	6979	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6980	25.05.2026	6980	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6981	25.05.2026	6981	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6982	25.05.2026	6982	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6983	25.05.2026	6983	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6984	25.05.2026	6984	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6985	25.05.2026	6985	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6986	25.05.2026	6986	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
6987	25.05.2026	6987	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6988	25.05.2026	6988	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6989	25.05.2026	6989	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6990	25.05.2026	6990	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6991	25.05.2026	6991	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

6992	25.05.2026	6992	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6993	25.05.2026	6993	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6994	25.05.2026	6994	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6995	25.05.2026	6995	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6996	25.05.2026	6996	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6997	25.05.2026	6997	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6998	25.05.2026	6998	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
6999	25.05.2026	6999	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7000	25.05.2026	7000	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7001	25.05.2026	7001	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7002	25.05.2026	7002	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7003	25.05.2026	7003	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7004	25.05.2026	7004	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7005	25.05.2026	7005	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7006	25.05.2026	7006	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7007	25.05.2026	7007	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7008	25.05.2026	7008	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7009	25.05.2026	7009	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7010	25.05.2026	7010	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7011	25.05.2026	7011	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7012	25.05.2026	7012	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7013	25.05.2026	7013	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

7014	25.05.2026	7014	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7015	25.05.2026	7015	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7016	25.05.2026	7016	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7017	25.05.2026	7017	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7018	25.05.2026	7018	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7019	25.05.2026	7019	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7020	25.05.2026	7020	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7021	25.05.2026	7021	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7022	25.05.2026	7022	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7023	25.05.2026	7023	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7024	25.05.2026	7024	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7025	25.05.2026	7025	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7026	25.05.2026	7026	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7027	25.05.2026	7027	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7028	25.05.2026	7028	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7029	25.05.2026	7029	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7030	25.05.2026	7030	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7031	25.05.2026	7031	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7032	25.05.2026	7032	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7033	25.05.2026	7033	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

7034	25.05.2026	7034	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7035	25.05.2026	7035	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7036	25.05.2026	7036	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7037	25.05.2026	7037	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7038	25.05.2026	7038	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7039	25.05.2026	7039	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7040	25.05.2026	7040	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7041	25.05.2026	7041	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7042	25.05.2026	7042	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7043	25.05.2026	7043	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7044	25.05.2026	7044	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7045	25.05.2026	7045	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7046	25.05.2026	7046	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7047	25.05.2026	7047	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7048	25.05.2026	7048	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7049	25.05.2026	7049	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7050	25.05.2026	7050	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7051	25.05.2026	7051	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7052	25.05.2026	7052	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7053	25.05.2026	7053	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

7054	25.05.2026	7054	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7055	25.05.2026	7055	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7056	25.05.2026	7056	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7057	25.05.2026	7057	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7058	25.05.2026	7058	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7059	25.05.2026	7059	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7060	25.05.2026	7060	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7061	25.05.2026	7061	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7062	25.05.2026	7062	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7063	25.05.2026	7063	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7064	25.05.2026	7064	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7065	25.05.2026	7065	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7066	25.05.2026	7066	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7067	25.05.2026	7067	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7068	25.05.2026	7068	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7069	25.05.2026	7069	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

7070	25.05.2026	7070	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7071	25.05.2026	7071	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7072	25.05.2026	7072	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7073	25.05.2026	7073	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7074	25.05.2026	7074	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7075	25.05.2026	7075	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7076	25.05.2026	7076	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7077	25.05.2026	7077	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7078	25.05.2026	7078	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7079	25.05.2026	7079	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7080	25.05.2026	7080	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7081	25.05.2026	7081	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7082	25.05.2026	7082	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7083	25.05.2026	7083	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7084	25.05.2026	7084	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7085	25.05.2026	7085	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7086	25.05.2026	7086	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7087	25.05.2026	7087	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7088	25.05.2026	7088	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

7089	25.05.2026	7089	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7090	25.05.2026	7090	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7091	25.05.2026	7091	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7092	25.05.2026	7092	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7093	25.05.2026	7093	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7094	25.05.2026	7094	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7095	25.05.2026	7095	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7096	25.05.2026	7096	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7097	25.05.2026	7097	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7098	25.05.2026	7098	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7099	25.05.2026	7099	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7100	25.05.2026	7100	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7101	25.05.2026	7101	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7102	25.05.2026	7102	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7103	25.05.2026	7103	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7104	25.05.2026	7104	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7105	25.05.2026	7105	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7106	25.05.2026	7106	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7107	25.05.2026	7107	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7108	25.05.2026	7108	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7109	25.05.2026	7109	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7110	25.05.2026	7110	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7111	25.05.2026	7111	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7112	25.05.2026	7112	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7113	25.05.2026	7113	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7114	25.05.2026	7114	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7115	25.05.2026	7115	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7116	25.05.2026	7116	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7117	25.05.2026	7117	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7118	25.05.2026	7118	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7119	25.05.2026	7119	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7120	25.05.2026	7120	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7121	25.05.2026	7121	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7122	25.05.2026	7122	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7123	25.05.2026	7123	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7124	25.05.2026	7124	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7125	25.05.2026	7125	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7126	25.05.2026	7126	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7127	25.05.2026	7127	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7128	25.05.2026	7128	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7129	25.05.2026	7129	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7130	25.05.2026	7130	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7131	25.05.2026	7131	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7132	25.05.2026	7132	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7133	25.05.2026	7133	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7134	25.05.2026	7134	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7135	25.05.2026	7135	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7136	25.05.2026	7136	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7137	25.05.2026	7137	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7138	25.05.2026	7138	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7139	25.05.2026	7139	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7140	25.05.2026	7140	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7141	25.05.2026	7141	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7142	25.05.2026	7142	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7143	25.05.2026	7143	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7144	25.05.2026	7144	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7145	25.05.2026	7145	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7146	25.05.2026	7146	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7147	25.05.2026	7147	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7148	25.05.2026	7148	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7149	25.05.2026	7149	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7150	25.05.2026	7150	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7151	25.05.2026	7151	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7152	25.05.2026	7152	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7153	25.05.2026	7153	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7154	25.05.2026	7154	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7155	25.05.2026	7155	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7156	25.05.2026	7156	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7157	25.05.2026	7157	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7158	25.05.2026	7158	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7159	25.05.2026	7159	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7160	25.05.2026	7160	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7161	25.05.2026	7161	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7162	25.05.2026	7162	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7163	25.05.2026	7163	dz. 14 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 23/1 AR. 14 ob. Grabiszyn, dz. 17/1 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 15 AR. 16 ob. Grabiszyn, dz. 18 AR. 16 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7164	22.05.2026	7164	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7165	22.05.2026	7165	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7166	22.05.2026	7166	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7167	22.05.2026	7167	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7168	22.05.2026	7168	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7169	22.05.2026	7169	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7170	22.05.2026	7170	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7171	22.05.2026	7171	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7172	22.05.2026	7172	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7173	22.05.2026	7173	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7174	22.05.2026	7174	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7175	22.05.2026	7175	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7176	22.05.2026	7176	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7177	22.05.2026	7177	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7178	22.05.2026	7178	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7179	22.05.2026	7179	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7180	22.05.2026	7180	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7181	22.05.2026	7181	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7182	22.05.2026	7182	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7183	22.05.2026	7183	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7184	22.05.2026	7184	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7185	22.05.2026	7185	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7186	22.05.2026	7186	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7187	22.05.2026	7187	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7188	22.05.2026	7188	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7189	22.05.2026	7189	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7190	22.05.2026	7190	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7191	22.05.2026	7191	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7192	22.05.2026	7192	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7193	22.05.2026	7193	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7194	22.05.2026	7194	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7195	22.05.2026	7195	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7196	22.05.2026	7196	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7197	22.05.2026	7197	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7198	22.05.2026	7198	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7199	22.05.2026	7199	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7200	22.05.2026	7200	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7201	22.05.2026	7201	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7202	22.05.2026	7202	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7203	22.05.2026	7203	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7204	22.05.2026	7204	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7205	22.05.2026	7205	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7206	22.05.2026	7206	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7207	22.05.2026	7207	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7208	22.05.2026	7208	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7209	22.05.2026	7209	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7210	22.05.2026	7210	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7211	22.05.2026	7211	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7212	22.05.2026	7212	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7213	22.05.2026	7213	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7214	22.05.2026	7214	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

7215	25.05.2026	7215	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2 AR. 6 ob. Borek, dz. 1/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 7/39 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 2/32 AR. 24 ob. Grabiszyn, dz. 25/2 AR. 27 ob. Grabiszyn, dz. 32/2 AR. 26 ob. Grabiszyn, dz. 18/5 AR. 23 ob. Grabiszyn, dz. 21/6, AR. 23 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie.
7216	25.05.2026	7216	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7217	25.05.2026	7217	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7218	25.05.2026	7218	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7219	25.05.2026	7219	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7220	25.05.2026	7220	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7221	25.05.2026	7221	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7222	25.05.2026	7222	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7223	25.05.2026	7223	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7224	25.05.2026	7224	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7225	25.05.2026	7225	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7226	25.05.2026	7226	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7227	25.05.2026	7227	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7228	25.05.2026	7228	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7229	25.05.2026	7229	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7230	22.05.2026	7230	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7231	22.05.2026	7231	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7232	22.05.2026	7232	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7233	22.05.2026	7233	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7234	22.05.2026	7234	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7235	22.05.2026	7235	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7236	22.05.2026	7236	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

7237	22.05.2026	7237	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7238	22.05.2026	7238	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7239	22.05.2026	7239	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7240	22.05.2026	7240	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7241	22.05.2026	7241	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7242	22.05.2026	7242	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7243	22.05.2026	7243	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7244	22.05.2026	7244	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7245	22.05.2026	7245	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7246	22.05.2026	7246	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7247	22.05.2026	7247	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7248	22.05.2026	7248	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7249	22.05.2026	7249	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7250	22.05.2026	7250	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7251	22.05.2026	7251	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7252	22.05.2026	7252	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7253	22.05.2026	7253	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7254	22.05.2026	7254	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7255	22.05.2026	7255	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7256	22.05.2026	7256	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7257	22.05.2026	7257	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7258	22.05.2026	7258	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7259	22.05.2026	7259	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7260	22.05.2026	7260	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7261	22.05.2026	7261	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7262	22.05.2026	7262	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7263	22.05.2026	7263	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7264	22.05.2026	7264	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7265	22.05.2026	7265	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7266	22.05.2026	7266	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7267	22.05.2026	7267	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7268	22.05.2026	7268	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7269	22.05.2026	7269	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7270	22.05.2026	7270	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7271	22.05.2026	7271	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7272	22.05.2026	7272	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7273	22.05.2026	7273	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7274	22.05.2026	7274	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7275	22.05.2026	7275	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7276	22.05.2026	7276	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7277	22.05.2026	7277	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7278	22.05.2026	7278	dz. 2/3 AR. 4 ob. Gaj	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie obniżenia wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru, ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo, przyjęte kierunki polityki przestrzennej oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie nowej strefy planistycznej SN oraz odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7279	22.05.2026	7279	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7280	22.05.2026	7280	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7281	22.05.2026	7281	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7282	22.05.2026	7282	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7283	22.05.2026	7283	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7284	22.05.2026	7284	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7285	25.05.2026	7285	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7286	25.05.2026	7286	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7287	25.05.2026	7287	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7288	25.05.2026	7288	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7289	25.05.2026	7289	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7290	25.05.2026	7290	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7291	25.05.2026	7291	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7292	25.05.2026	7292	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7293	25.05.2026	7293	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7294	25.05.2026	7294	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7295	25.05.2026	7295	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7296	25.05.2026	7296	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7297	25.05.2026	7297	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.

7298	25.05.2026	7298	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7299	25.05.2026	7299	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7300	25.05.2026	7300	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7301	25.05.2026	7301	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7302	25.05.2026	7302	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7303	25.05.2026	7303	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7304	25.05.2026	7304	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7305	25.05.2026	7305	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7306	25.05.2026	7306	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7307	25.05.2026	7307	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7308	25.05.2026	7308	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7309	25.05.2026	7309	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7310	25.05.2026	7310	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7311	25.05.2026	7311	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7312	25.05.2026	7312	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7313	25.05.2026	7313	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7314	25.05.2026	7314	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7315	25.05.2026	7315	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7316	25.05.2026	7316	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7317	25.05.2026	7317	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7318	25.05.2026	7318	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7319	25.05.2026	7319	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7320	25.05.2026	7320	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7321	25.05.2026	7321	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7322	25.05.2026	7322	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7323	25.05.2026	7323	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.

7324	22.05.2026	7324	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7325	22.05.2026	7325	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7326	22.05.2026	7326	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7327	22.05.2026	7327	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7328	22.05.2026	7328	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7329	22.05.2026	7329	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7330	22.05.2026	7330	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7331	22.05.2026	7331	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7332	22.05.2026	7332	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7333	22.05.2026	7333	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7334	22.05.2026	7334	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7335	22.05.2026	7335	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7336	22.05.2026	7336	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7337	22.05.2026	7337	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7338	22.05.2026	7338	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7339	22.05.2026	7339	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7340	22.05.2026	7340	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7341	22.05.2026	7341	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7342	22.05.2026	7342	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7343	22.05.2026	7343	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7344	22.05.2026	7344	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7345	22.05.2026	7345	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7346	22.05.2026	7346	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7347	22.05.2026	7347	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7348	22.05.2026	7348	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7349	22.05.2026	7349	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7350	22.05.2026	7350	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7351	22.05.2026	7351	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7352	22.05.2026	7352	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7353	22.05.2026	7353	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7354	22.05.2026	7354	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7355	22.05.2026	7355	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7356	22.05.2026	7356	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7357	22.05.2026	7357	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7358	22.05.2026	7358	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7359	22.05.2026	7359	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7360	22.05.2026	7360	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7361	25.05.2026	7361	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
7362	22.05.2026	7362	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7363	22.05.2026	7363	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7364	22.05.2026	7364	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7365	22.05.2026	7365	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7366	22.05.2026	7366	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7367	22.05.2026	7367	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7368	22.05.2026	7368	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7369	22.05.2026	7369	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7370	22.05.2026	7370	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7371	22.05.2026	7371	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7372	22.05.2026	7372	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7373	22.05.2026	7373	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7374	22.05.2026	7374	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7375	22.05.2026	7375	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7376	22.05.2026	7376	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7377	22.05.2026	7377	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7378	22.05.2026	7378	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7379	22.05.2026	7379	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7380	22.05.2026	7380	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7381	22.05.2026	7381	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7382	22.05.2026	7382	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7383	22.05.2026	7383	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7384	22.05.2026	7384	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7385	22.05.2026	7385	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7386	22.05.2026	7386	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7387	22.05.2026	7387	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7388	22.05.2026	7388	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7389	22.05.2026	7389	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7390	22.05.2026	7390	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7391	22.05.2026	7391	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7392	22.05.2026	7392	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7393	22.05.2026	7393	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7394	22.05.2026	7394	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7395	22.05.2026	7395	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7396	22.05.2026	7396	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7397	22.05.2026	7397	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7398	22.05.2026	7398	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7399	22.05.2026	7399	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7400	22.05.2026	7400	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7401	22.05.2026	7401	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7402	22.05.2026	7402	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7403	22.05.2026	7403	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7404	22.05.2026	7404	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7405	22.05.2026	7405	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7406	22.05.2026	7406	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7407	22.05.2026	7407	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7408	22.05.2026	7408	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7409	22.05.2026	7409	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7410	22.05.2026	7410	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7411	22.05.2026	7411	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7412	22.05.2026	7412	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7413	22.05.2026	7413	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7414	22.05.2026	7414	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7415	22.05.2026	7415	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7416	22.05.2026	7416	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7417	22.05.2026	7417	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7418	22.05.2026	7418	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7419	22.05.2026	7419	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7420	22.05.2026	7420	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7421	22.05.2026	7421	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7422	22.05.2026	7422	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7423	22.05.2026	7423	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7424	22.05.2026	7424	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7425	22.05.2026	7425	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7426	22.05.2026	7426	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7427	22.05.2026	7427	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7428	22.05.2026	7428	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7429	22.05.2026	7429	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7430	22.05.2026	7430	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7431	22.05.2026	7431	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7432	22.05.2026	7432	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7433	22.05.2026	7433	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7434	22.05.2026	7434	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7435	22.05.2026	7435	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7436	22.05.2026	7436	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7437	22.05.2026	7437	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7438	22.05.2026	7438	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7439	22.05.2026	7439	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7440	22.05.2026	7440	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7441	22.05.2026	7441	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7442	22.05.2026	7442	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7443	22.05.2026	7443	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7444	22.05.2026	7444	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7445	22.05.2026	7445	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7446	22.05.2026	7446	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7447	22.05.2026	7447	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7448	22.05.2026	7448	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7449	22.05.2026	7449	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7450	22.05.2026	7450	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7451	22.05.2026	7451	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7452	22.05.2026	7452	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7453	22.05.2026	7453	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7454	22.05.2026	7454	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7455	22.05.2026	7455	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7456	22.05.2026	7456	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7457	22.05.2026	7457	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7458	22.05.2026	7458	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.

7459	22.05.2026	7459	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7460	22.05.2026	7460	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7461	22.05.2026	7461	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7462	22.05.2026	7462	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7463	22.05.2026	7463	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7464	22.05.2026	7464	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7465	22.05.2026	7465	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7466	22.05.2026	7466	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7467	22.05.2026	7467	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7468	22.05.2026	7468	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7469	22.05.2026	7469	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

7470	22.05.2026	7470	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7471	22.05.2026	7471	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7472	22.05.2026	7472	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7473	22.05.2026	7473	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7474	22.05.2026	7474	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7475	22.05.2026	7475	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7476	22.05.2026	7476	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7477	22.05.2026	7477	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7478	22.05.2026	7478	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7479	22.05.2026	7479	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7480	22.05.2026	7480	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7481	22.05.2026	7481	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7482	22.05.2026	7482	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7483	22.05.2026	7483	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7484	22.05.2026	7484	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7485	22.05.2026	7485	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7486	22.05.2026	7486	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7487	22.05.2026	7487	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7488	22.05.2026	7488	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7489	22.05.2026	7489	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7490	22.05.2026	7490	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7491	22.05.2026	7491	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7492	22.05.2026	7492	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7493	22.05.2026	7493	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7494	22.05.2026	7494	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7495	22.05.2026	7495	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

7496	22.05.2026	7496	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7497	22.05.2026	7497	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7498	22.05.2026	7498	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 5 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

7499	22.05.2026	7499	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7500	22.05.2026	7500	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7501	22.05.2026	7501	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob.Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7502	25.05.2026	7502	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7503	25.05.2026	7503	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7504	25.05.2026	7504	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7505	25.05.2026	7505	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7506	25.05.2026	7506	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7507	25.05.2026	7507	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7508	25.05.2026	7508	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7509	25.05.2026	7509	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7510	25.05.2026	7510	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7511	25.05.2026	7511	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7512	25.05.2026	7512	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7513	25.05.2026	7513	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7514	25.05.2026	7514	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7515	25.05.2026	7515	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7516	25.05.2026	7516	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7517	25.05.2026	7517	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7518	25.05.2026	7518	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7519	25.05.2026	7519	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7520	25.05.2026	7520	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7521	25.05.2026	7521	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7522	25.05.2026	7522	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7523	25.05.2026	7523	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7524	25.05.2026	7524	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7525	25.05.2026	7525	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7526	25.05.2026	7526	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7527	25.05.2026	7527	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7528	25.05.2026	7528	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7529	25.05.2026	7529	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7530	25.05.2026	7530	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7531	25.05.2026	7531	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7532	25.05.2026	7532	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7533	25.05.2026	7533	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7534	25.05.2026	7534	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7535	25.05.2026	7535	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7536	25.05.2026	7536	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7537	25.05.2026	7537	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7538	25.05.2026	7538	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7539	25.05.2026	7539	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7540	25.05.2026	7540	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7541	25.05.2026	7541	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7542	25.05.2026	7542	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7543	25.05.2026	7543	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7544	25.05.2026	7544	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7545	25.05.2026	7545	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7546	25.05.2026	7546	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7547	25.05.2026	7547	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7548	25.05.2026	7548	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7549	25.05.2026	7549	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7550	25.05.2026	7550	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7551	25.05.2026	7551	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7552	25.05.2026	7552	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7553	25.05.2026	7553	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7554	25.05.2026	7554	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7555	25.05.2026	7555	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7556	25.05.2026	7556	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7557	25.05.2026	7557	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7558	25.05.2026	7558	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7559	25.05.2026	7559	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7560	25.05.2026	7560	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7561	25.05.2026	7561	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7562	25.05.2026	7562	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7563	25.05.2026	7563	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7564	25.05.2026	7564	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7565	25.05.2026	7565	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7566	25.05.2026	7566	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7567	25.05.2026	7567	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7568	25.05.2026	7568	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7569	25.05.2026	7569	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7570	25.05.2026	7570	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7571	25.05.2026	7571	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7572	25.05.2026	7572	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7573	25.05.2026	7573	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7574	25.05.2026	7574	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7575	25.05.2026	7575	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7576	25.05.2026	7576	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7577	25.05.2026	7577	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7578	25.05.2026	7578	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7579	25.05.2026	7579	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7580	25.05.2026	7580	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7581	25.05.2026	7581	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7582	25.05.2026	7582	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7583	25.05.2026	7583	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7584	25.05.2026	7584	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7585	25.05.2026	7585	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7586	25.05.2026	7586	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7587	25.05.2026	7587	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7588	25.05.2026	7588	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7589	25.05.2026	7589	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7590	25.05.2026	7590	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7591	25.05.2026	7591	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7592	25.05.2026	7592	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7593	25.05.2026	7593	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7594	25.05.2026	7594	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7595	25.05.2026	7595	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7596	25.05.2026	7596	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7597	25.05.2026	7597	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7598	25.05.2026	7598	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7599	25.05.2026	7599	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7600	25.05.2026	7600	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7601	25.05.2026	7601	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7602	25.05.2026	7602	dz. 10/3 AR. 15 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7603	25.05.2026	7603	dz. 2/16 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 2/5 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 2/17 AR. 2 ob. Kleczków, dz. 5/2 AR. 2 ob. Kleczków	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7604	25.05.2026	7604	strefa 3051SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7605	25.05.2026	7605	strefa 3102SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7606	25.05.2026	7606	strefa 3098SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7607	25.05.2026	7607	strefa 3104SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7608	25.05.2026	7608	strefa 3104SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7609	25.05.2026	7609	strefa 3098SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.

7610	25.05.2026	7610	strefa 3102SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7611	22.05.2026	7611	zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7612	22.05.2026	7612	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7613	23.05.2026	7613	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7614	22.05.2026	7614	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
7615	22.05.2026	7615	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
7616	22.05.2026	7616	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
7617	22.05.2026	7617	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7618	23.05.2026	7618	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7619	25.05.2026	7619	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
7620	22.05.2026	7620	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7621	22.05.2026	7621	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7622	22.05.2026	7622	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
7623	22.05.2026	7623	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7624	22.05.2026	7624	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7625	22.05.2026	7625	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.

7626	22.05.2026	7626	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7627	22.05.2026	7627	dz. 1/7 AR. 2 ob. Oporów, dz. 4 AR. 2 ob. Oporów, dz. 3/4 AR. 2 ob. Oporów, dz. 1/18 AR. 21 ob. Oporów, dz. 5/47 AR. 20 ob. Oporów, dz. 5/43 AR. 20 ob. Oporów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez nie wyznaczanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną.
7628	22.05.2026	7628	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7629	22.05.2026	7629	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7630	22.05.2026	7630	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7631	22.05.2026	7631	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7632	24.05.2026	7632	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7633	24.05.2026	7633	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7634	24.05.2026	7634	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7635	22.05.2026	7635	dz. 4/6 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/12 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 4/13 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/88 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/111 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/99 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/376 AR. 3 ob. Gądów Mały, dz. 5/377 AR. 3 ob. Gądów Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

7636	22.05.2026	7636	dz. 13 AR. 5 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wykluczenia wybudowania dodatkowego budynku lub nadbudowania budynku hurtowni, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmniejszenie wysokości.
7637	23.05.2026	7637	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7638	23.05.2026	7638	strefa 3348SW	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową wielorodzinną.
7639	24.05.2026	7639	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7640	24.05.2026	7640	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7641	24.05.2026	7641	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7642	24.05.2026	7642	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7643	24.05.2026	7643	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7644	24.05.2026	7644	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7645	22.05.2026	7645	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7646	22.05.2026	7646	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7647	23.05.2026	7647	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7648	23.05.2026	7648	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7649	23.05.2026	7649	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7650	23.05.2026	7650	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze nowych terenów zieleni, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7651	23.05.2026	7651	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.

7652	23.05.2026	7652	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7653	23.05.2026	7653	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7654	23.05.2026	7654	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
7655	23.05.2026	7655	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7656	23.05.2026	7656	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
7657	23.05.2026	7657	strefa 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
7658	23.05.2026	7658	strefa 501SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7659	23.05.2026	7659	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7660	24.05.2026	7660	strefa 3170SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7661	24.05.2026	7661	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
7662	24.05.2026	7662	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
7663	24.05.2026	7663	dz. 3/16 AR. 10 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7664	22.05.2026	7664	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7665	22.05.2026	7665	dz. 14/6 AR. 11 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SN na wnioskowanym obszarze ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
7666	22.05.2026	7666	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7667	22.05.2026	7667	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7668	22.05.2026	7668	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7669	24.05.2026	7669	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
7670	24.05.2026	7670	Osiedle Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7671	23.05.2026	7671	dz. 2/1 AR. 17 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie dopuszczenia usług w parterze budynku, ustalenia kąta nachylenia połaci dachowych, ilości miejsc postojowych, linii zabudowy, zachowania zadrzewienia oraz obowiązku nasadzeń ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7672	23.05.2026	7672	strefy 1555SW, 1552SW, 3383SW, 3381SW, 3380SW, 3379SW, 3375SW, 3378SW, 1474SW, 3373SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie utworzenia nowej strefy usługowej z przeznaczeniem na nową szkołę, przychodnię lub inną jednostkę infrastruktury publicznej. Wskazane funkcje są dopuszczane w już wyznaczonych strefach planistycznych SW w ramach ujętego w profilu podstawowym przeznaczenia teren usług, przy czym dopuszczenie wyłącznie obiektów o charakterze publicznym wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
7673	23.05.2026	7673	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
7674	23.05.2026	7674	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SZ – strefy wielofunkcyjnej z zabudową zagrodową ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7675	23.05.2026	7675	dz. 8/4 AR. 5 ob. Lipa Piotrowska	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7676	22.05.2026	7676	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7677	23.05.2026	7677	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.

7678	23.05.2026	7678	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7679	23.05.2026	7679	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
7680	22.05.2026	7680	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7681	22.05.2026	7681	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
7682	22.05.2026	7682	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
7683	22.05.2026	7683	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7684	25.05.2026	7684	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7685	25.05.2026	7685	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7686	25.05.2026	7686	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7687	25.05.2026	7687	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7688	25.05.2026	7688	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7689	25.05.2026	7689	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7690	25.05.2026	7690	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7691	25.05.2026	7691	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7692	25.05.2026	7692	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7693	25.05.2026	7693	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7694	25.05.2026	7694	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7695	25.05.2026	7695	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7696	25.05.2026	7696	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7697	25.05.2026	7697	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7698	25.05.2026	7698	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7699	25.05.2026	7699	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7700	25.05.2026	7700	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7701	25.05.2026	7701	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7702	25.05.2026	7702	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7703	25.05.2026	7703	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7704	25.05.2026	7704	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7705	25.05.2026	7705	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7706	25.05.2026	7706	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7707	25.05.2026	7707	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7708	25.05.2026	7708	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7709	25.05.2026	7709	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7710	25.05.2026	7710	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7711	25.05.2026	7711	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7712	25.05.2026	7712	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7713	25.05.2026	7713	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7714	25.05.2026	7714	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7715	25.05.2026	7715	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7716	25.05.2026	7716	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7717	25.05.2026	7717	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7718	25.05.2026	7718	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7719	25.05.2026	7719	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7720	25.05.2026	7720	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7721	25.05.2026	7721	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7722	25.05.2026	7722	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7723	25.05.2026	7723	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7724	25.05.2026	7724	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7725	25.05.2026	7725	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7726	25.05.2026	7726	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7727	25.05.2026	7727	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7728	25.05.2026	7728	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7729	25.05.2026	7729	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7730	25.05.2026	7730	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7731	25.05.2026	7731	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7732	25.05.2026	7732	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7733	25.05.2026	7733	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7734	25.05.2026	7734	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7735	25.05.2026	7735	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7736	25.05.2026	7736	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7737	25.05.2026	7737	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7738	25.05.2026	7738	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7739	25.05.2026	7739	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7740	25.05.2026	7740	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7741	25.05.2026	7741	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7742	25.05.2026	7742	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7743	25.05.2026	7743	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7744	25.05.2026	7744	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7745	25.05.2026	7745	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7746	25.05.2026	7746	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7747	25.05.2026	7747	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7748	25.05.2026	7748	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7749	25.05.2026	7749	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7750	25.05.2026	7750	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7751	25.05.2026	7751	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7752	25.05.2026	7752	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7753	25.05.2026	7753	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7754	25.05.2026	7754	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7755	25.05.2026	7755	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7756	25.05.2026	7756	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7757	25.05.2026	7757	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7758	25.05.2026	7758	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7759	25.05.2026	7759	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7760	25.05.2026	7760	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7761	25.05.2026	7761	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7762	25.05.2026	7762	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7763	25.05.2026	7763	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7764	25.05.2026	7764	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7765	25.05.2026	7765	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7766	25.05.2026	7766	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7767	25.05.2026	7767	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7768	25.05.2026	7768	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7769	25.05.2026	7769	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7770	25.05.2026	7770	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7771	25.05.2026	7771	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7772	25.05.2026	7772	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7773	25.05.2026	7773	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7774	25.05.2026	7774	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7775	25.05.2026	7775	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7776	25.05.2026	7776	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7777	25.05.2026	7777	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7778	25.05.2026	7778	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7779	25.05.2026	7779	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7780	25.05.2026	7780	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7781	25.05.2026	7781	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7782	25.05.2026	7782	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7783	25.05.2026	7783	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7784	25.05.2026	7784	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7785	25.05.2026	7785	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7786	25.05.2026	7786	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7787	25.05.2026	7787	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7788	25.05.2026	7788	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7789	25.05.2026	7789	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7790	25.05.2026	7790	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7791	25.05.2026	7791	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7792	25.05.2026	7792	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7793	25.05.2026	7793	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7794	25.05.2026	7794	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7795	25.05.2026	7795	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7796	25.05.2026	7796	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7797	25.05.2026	7797	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7798	25.05.2026	7798	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7799	25.05.2026	7799	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7800	25.05.2026	7800	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7801	25.05.2026	7801	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7802	25.05.2026	7802	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7803	25.05.2026	7803	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7804	25.05.2026	7804	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7805	25.05.2026	7805	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7806	25.05.2026	7806	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7807	25.05.2026	7807	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7808	25.05.2026	7808	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7809	25.05.2026	7809	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7810	25.05.2026	7810	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7811	25.05.2026	7811	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7812	25.05.2026	7812	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7813	25.05.2026	7813	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7814	25.05.2026	7814	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7815	25.05.2026	7815	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7816	25.05.2026	7816	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7817	25.05.2026	7817	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7818	25.05.2026	7818	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7819	25.05.2026	7819	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7820	25.05.2026	7820	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7821	25.05.2026	7821	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7822	25.05.2026	7822	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7823	25.05.2026	7823	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7824	25.05.2026	7824	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7825	25.05.2026	7825	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7826	25.05.2026	7826	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7827	25.05.2026	7827	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7828	25.05.2026	7828	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7829	25.05.2026	7829	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7830	25.05.2026	7830	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7831	25.05.2026	7831	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7832	25.05.2026	7832	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7833	25.05.2026	7833	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7834	25.05.2026	7834	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7835	25.05.2026	7835	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7836	25.05.2026	7836	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7837	25.05.2026	7837	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7838	25.05.2026	7838	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7839	25.05.2026	7839	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7840	25.05.2026	7840	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7841	25.05.2026	7841	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7842	25.05.2026	7842	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7843	25.05.2026	7843	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7844	25.05.2026	7844	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7845	25.05.2026	7845	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7846	25.05.2026	7846	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7847	25.05.2026	7847	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7848	25.05.2026	7848	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7849	25.05.2026	7849	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7850	25.05.2026	7850	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7851	25.05.2026	7851	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7852	25.05.2026	7852	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwy pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej.
7853	25.05.2026	7853	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7854	25.05.2026	7854	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

7855	25.05.2026	7855	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7856	25.05.2026	7856	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7857	25.05.2026	7857	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7858	25.05.2026	7858	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7859	25.05.2026	7859	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7860	25.05.2026	7860	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7861	25.05.2026	7861	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7862	25.05.2026	7862	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7863	25.05.2026	7863	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7864	25.05.2026	7864	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7865	25.05.2026	7865	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7866	25.05.2026	7866	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7867	25.05.2026	7867	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7868	25.05.2026	7868	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7869	25.05.2026	7869	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7870	25.05.2026	7870	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7871	25.05.2026	7871	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7872	25.05.2026	7872	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7873	25.05.2026	7873	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7874	25.05.2026	7874	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7875	25.05.2026	7875	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7876	25.05.2026	7876	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
7877	25.05.2026	7877	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7878	25.05.2026	7878	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.

7879	25.05.2026	7879	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7880	25.05.2026	7880	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice); zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7881	25.05.2026	7881	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7882	25.05.2026	7882	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
7883	25.05.2026	7883	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7884	25.05.2026	7884	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7885	25.05.2026	7885	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7886	25.05.2026	7886	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7887	25.05.2026	7887	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7888	25.05.2026	7888	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7889	25.05.2026	7889	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7890	25.05.2026	7890	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7891	25.05.2026	7891	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7892	25.05.2026	7892	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7893	25.05.2026	7893	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7894	25.05.2026	7894	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7895	25.05.2026	7895	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7896	25.05.2026	7896	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7897	25.05.2026	7897	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7898	25.05.2026	7898	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7899	25.05.2026	7899	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7900	25.05.2026	7900	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7901	25.05.2026	7901	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7902	25.05.2026	7902	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7903	25.05.2026	7903	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7904	25.05.2026	7904	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7905	25.05.2026	7905	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7906	25.05.2026	7906	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7907	25.05.2026	7907	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7908	25.05.2026	7908	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7909	25.05.2026	7909	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7910	25.05.2026	7910	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7911	25.05.2026	7911	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7912	25.05.2026	7912	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7913	25.05.2026	7913	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7914	25.05.2026	7914	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7915	25.05.2026	7915	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7916	25.05.2026	7916	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7917	25.05.2026	7917	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7918	25.05.2026	7918	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7919	25.05.2026	7919	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7920	25.05.2026	7920	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7921	25.05.2026	7921	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7922	25.05.2026	7922	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7923	25.05.2026	7923	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7924	25.05.2026	7924	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7925	25.05.2026	7925	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7926	25.05.2026	7926	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7927	25.05.2026	7927	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
7928	25.05.2026	7928	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7929	25.05.2026	7929	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7930	25.05.2026	7930	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7931	25.05.2026	7931	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7932	25.05.2026	7932	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7933	25.05.2026	7933	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7934	25.05.2026	7934	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7935	25.05.2026	7935	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7936	25.05.2026	7936	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7937	25.05.2026	7937	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7938	25.05.2026	7938	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7939	25.05.2026	7939	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7940	25.05.2026	7940	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7941	25.05.2026	7941	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7942	25.05.2026	7942	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7943	25.05.2026	7943	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7944	25.05.2026	7944	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7945	25.05.2026	7945	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7946	25.05.2026	7946	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7947	25.05.2026	7947	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7948	25.05.2026	7948	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7949	25.05.2026	7949	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7950	25.05.2026	7950	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7951	25.05.2026	7951	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7952	25.05.2026	7952	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7953	25.05.2026	7953	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7954	25.05.2026	7954	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7955	25.05.2026	7955	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7956	25.05.2026	7956	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7957	25.05.2026	7957	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7958	25.05.2026	7958	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7959	25.05.2026	7959	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7960	25.05.2026	7960	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7961	25.05.2026	7961	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7962	25.05.2026	7962	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7963	25.05.2026	7963	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7964	25.05.2026	7964	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7965	25.05.2026	7965	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7966	25.05.2026	7966	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7967	25.05.2026	7967	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7968	25.05.2026	7968	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7969	25.05.2026	7969	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7970	25.05.2026	7970	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7971	25.05.2026	7971	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7972	25.05.2026	7972	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7973	25.05.2026	7973	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7974	25.05.2026	7974	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7975	25.05.2026	7975	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7976	25.05.2026	7976	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7977	25.05.2026	7977	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7978	25.05.2026	7978	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7979	25.05.2026	7979	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7980	25.05.2026	7980	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7981	25.05.2026	7981	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7982	25.05.2026	7982	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7983	25.05.2026	7983	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7984	25.05.2026	7984	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7985	25.05.2026	7985	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7986	25.05.2026	7986	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7987	25.05.2026	7987	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7988	25.05.2026	7988	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7989	25.05.2026	7989	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7990	25.05.2026	7990	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7991	25.05.2026	7991	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

7992	25.05.2026	7992	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7993	25.05.2026	7993	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7994	25.05.2026	7994	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7995	25.05.2026	7995	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7996	25.05.2026	7996	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7997	25.05.2026	7997	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7998	25.05.2026	7998	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
7999	25.05.2026	7999	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8000	25.05.2026	8000	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8001	25.05.2026	8001	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8002	25.05.2026	8002	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8003	25.05.2026	8003	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8004	25.05.2026	8004	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8005	25.05.2026	8005	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8006	25.05.2026	8006	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8007	25.05.2026	8007	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8008	25.05.2026	8008	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8009	25.05.2026	8009	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8010	25.05.2026	8010	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8011	25.05.2026	8011	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8012	25.05.2026	8012	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8013	25.05.2026	8013	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8014	25.05.2026	8014	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8015	25.05.2026	8015	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8016	25.05.2026	8016	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8017	25.05.2026	8017	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8018	25.05.2026	8018	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8019	25.05.2026	8019	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8020	25.05.2026	8020	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8021	25.05.2026	8021	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8022	25.05.2026	8022	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8023	25.05.2026	8023	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8024	25.05.2026	8024	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8025	25.05.2026	8025	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8026	25.05.2026	8026	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8027	25.05.2026	8027	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8028	25.05.2026	8028	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8029	25.05.2026	8029	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8030	25.05.2026	8030	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8031	25.05.2026	8031	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8032	25.05.2026	8032	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8033	25.05.2026	8033	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8034	25.05.2026	8034	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8035	25.05.2026	8035	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8036	25.05.2026	8036	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8037	25.05.2026	8037	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8038	25.05.2026	8038	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8039	25.05.2026	8039	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8040	25.05.2026	8040	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8041	25.05.2026	8041	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8042	25.05.2026	8042	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8043	25.05.2026	8043	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8044	25.05.2026	8044	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8045	25.05.2026	8045	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8046	25.05.2026	8046	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8047	25.05.2026	8047	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8048	25.05.2026	8048	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8049	25.05.2026	8049	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8050	25.05.2026	8050	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8051	25.05.2026	8051	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8052	25.05.2026	8052	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8053	25.05.2026	8053	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8054	25.05.2026	8054	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8055	25.05.2026	8055	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8056	25.05.2026	8056	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8057	25.05.2026	8057	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8058	25.05.2026	8058	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8059	25.05.2026	8059	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8060	25.05.2026	8060	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8061	25.05.2026	8061	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8062	25.05.2026	8062	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8063	25.05.2026	8063	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8064	25.05.2026	8064	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8065	25.05.2026	8065	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8066	25.05.2026	8066	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8067	25.05.2026	8067	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8068	25.05.2026	8068	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8069	25.05.2026	8069	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8070	25.05.2026	8070	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8071	25.05.2026	8071	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8072	25.05.2026	8072	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8073	25.05.2026	8073	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8074	25.05.2026	8074	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8075	25.05.2026	8075	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8076	25.05.2026	8076	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8077	25.05.2026	8077	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8078	25.05.2026	8078	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8079	25.05.2026	8079	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8080	25.05.2026	8080	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8081	25.05.2026	8081	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8082	25.05.2026	8082	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8083	25.05.2026	8083	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8084	25.05.2026	8084	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8085	25.05.2026	8085	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8086	25.05.2026	8086	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8087	25.05.2026	8087	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8088	25.05.2026	8088	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8089	25.05.2026	8089	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8090	25.05.2026	8090	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8091	25.05.2026	8091	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8092	25.05.2026	8092	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8093	25.05.2026	8093	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8094	25.05.2026	8094	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8095	25.05.2026	8095	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8096	25.05.2026	8096	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8097	25.05.2026	8097	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8098	25.05.2026	8098	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8099	25.05.2026	8099	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8100	25.05.2026	8100	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8101	25.05.2026	8101	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8102	25.05.2026	8102	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8103	25.05.2026	8103	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8104	25.05.2026	8104	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8105	25.05.2026	8105	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8106	25.05.2026	8106	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8107	25.05.2026	8107	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8108	25.05.2026	8108	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8109	25.05.2026	8109	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8110	25.05.2026	8110	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8111	25.05.2026	8111	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8112	25.05.2026	8112	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8113	25.05.2026	8113	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8114	25.05.2026	8114	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8115	25.05.2026	8115	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8116	25.05.2026	8116	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8117	25.05.2026	8117	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8118	25.05.2026	8118	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8119	25.05.2026	8119	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8120	25.05.2026	8120	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8121	25.05.2026	8121	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8122	25.05.2026	8122	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8123	25.05.2026	8123	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8124	25.05.2026	8124	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8125	25.05.2026	8125	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8126	25.05.2026	8126	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8127	25.05.2026	8127	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8128	25.05.2026	8128	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8129	25.05.2026	8129	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8130	25.05.2026	8130	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8131	25.05.2026	8131	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8132	25.05.2026	8132	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8133	25.05.2026	8133	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8134	25.05.2026	8134	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8135	25.05.2026	8135	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8136	25.05.2026	8136	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8137	25.05.2026	8137	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8138	25.05.2026	8138	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8139	25.05.2026	8139	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8140	25.05.2026	8140	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8141	25.05.2026	8141	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8142	25.05.2026	8142	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8143	25.05.2026	8143	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8144	25.05.2026	8144	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8145	25.05.2026	8145	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8146	25.05.2026	8146	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8147	25.05.2026	8147	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8148	25.05.2026	8148	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8149	25.05.2026	8149	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8150	25.05.2026	8150	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8151	25.05.2026	8151	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8152	25.05.2026	8152	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8153	25.05.2026	8153	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8154	25.05.2026	8154	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8155	25.05.2026	8155	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8156	25.05.2026	8156	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8157	20.05.2026	8157	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8158	20.05.2026	8158	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8159	20.05.2026	8159	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8160	20.05.2026	8160	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8161	20.05.2026	8161	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8162	20.05.2026	8162	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8163	20.05.2026	8163	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8164	20.05.2026	8164	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8165	20.05.2026	8165	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8166	20.05.2026	8166	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8167	20.05.2026	8167	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8168	20.05.2026	8168	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8169	20.05.2026	8169	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8170	20.05.2026	8170	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8171	20.05.2026	8171	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8172	20.05.2026	8172	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8173	20.05.2026	8173	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8174	20.05.2026	8174	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8175	20.05.2026	8175	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8176	20.05.2026	8176	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8177	20.05.2026	8177	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8178	20.05.2026	8178	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8179	20.05.2026	8179	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8180	20.05.2026	8180	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8181	20.05.2026	8181	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8182	20.05.2026	8182	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8183	20.05.2026	8183	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8184	20.05.2026	8184	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8185	20.05.2026	8185	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8186	20.05.2026	8186	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8187	20.05.2026	8187	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8188	20.05.2026	8188	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8189	20.05.2026	8189	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8190	20.05.2026	8190	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8191	20.05.2026	8191	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8192	20.05.2026	8192	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8193	20.05.2026	8193	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8194	20.05.2026	8194	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8195	20.05.2026	8195	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8196	20.05.2026	8196	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8197	20.05.2026	8197	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8198	20.05.2026	8198	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8199	20.05.2026	8199	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8200	20.05.2026	8200	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8201	20.05.2026	8201	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8202	20.05.2026	8202	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8203	20.05.2026	8203	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8204	20.05.2026	8204	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8205	20.05.2026	8205	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8206	20.05.2026	8206	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8207	20.05.2026	8207	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8208	20.05.2026	8208	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8209	20.05.2026	8209	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8210	20.05.2026	8210	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8211	20.05.2026	8211	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8212	20.05.2026	8212	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8213	20.05.2026	8213	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8214	20.05.2026	8214	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8215	20.05.2026	8215	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8216	20.05.2026	8216	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8217	20.05.2026	8217	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8218	20.05.2026	8218	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8219	20.05.2026	8219	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8220	20.05.2026	8220	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8221	20.05.2026	8221	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8222	20.05.2026	8222	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8223	20.05.2026	8223	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8224	20.05.2026	8224	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8225	20.05.2026	8225	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8226	25.05.2026	8226	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8227	25.05.2026	8227	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8228	25.05.2026	8228	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8229	25.05.2026	8229	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8230	25.05.2026	8230	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8231	25.05.2026	8231	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8232	25.05.2026	8232	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8233	25.05.2026	8233	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8234	25.05.2026	8234	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8235	25.05.2026	8235	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8236	25.05.2026	8236	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8237	25.05.2026	8237	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8238	25.05.2026	8238	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8239	25.05.2026	8239	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8240	25.05.2026	8240	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8241	25.05.2026	8241	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8242	25.05.2026	8242	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8243	25.05.2026	8243	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8244	25.05.2026	8244	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8245	25.05.2026	8245	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8246	25.05.2026	8246	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8247	25.05.2026	8247	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8248	25.05.2026	8248	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8249	25.05.2026	8249	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8250	25.05.2026	8250	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8251	25.05.2026	8251	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8252	25.05.2026	8252	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8253	25.05.2026	8253	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8254	25.05.2026	8254	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8255	25.05.2026	8255	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8256	25.05.2026	8256	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8257	25.05.2026	8257	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8258	25.05.2026	8258	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8259	25.05.2026	8259	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8260	25.05.2026	8260	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8261	25.05.2026	8261	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8262	25.05.2026	8262	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8263	25.05.2026	8263	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8264	25.05.2026	8264	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8265	25.05.2026	8265	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8266	25.05.2026	8266	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8267	25.05.2026	8267	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8268	25.05.2026	8268	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8269	25.05.2026	8269	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8270	25.05.2026	8270	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8271	25.05.2026	8271	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8272	25.05.2026	8272	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8273	25.05.2026	8273	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8274	25.05.2026	8274	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8275	25.05.2026	8275	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8276	25.05.2026	8276	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8277	25.05.2026	8277	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8278	25.05.2026	8278	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8279	25.05.2026	8279	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8280	25.05.2026	8280	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8281	25.05.2026	8281	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8282	25.05.2026	8282	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8283	25.05.2026	8283	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8284	25.05.2026	8284	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8285	25.05.2026	8285	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8286	25.05.2026	8286	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8287	25.05.2026	8287	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8288	25.05.2026	8288	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8289	25.05.2026	8289	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8290	25.05.2026	8290	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8291	25.05.2026	8291	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8292	25.05.2026	8292	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8293	25.05.2026	8293	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8294	25.05.2026	8294	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8295	25.05.2026	8295	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8296	25.05.2026	8296	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8297	25.05.2026	8297	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8298	25.05.2026	8298	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8299	25.05.2026	8299	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8300	25.05.2026	8300	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8301	25.05.2026	8301	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8302	25.05.2026	8302	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8303	25.05.2026	8303	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8304	25.05.2026	8304	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8305	25.05.2026	8305	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8306	25.05.2026	8306	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8307	25.05.2026	8307	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8308	25.05.2026	8308	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8309	25.05.2026	8309	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8310	25.05.2026	8310	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8311	25.05.2026	8311	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8312	25.05.2026	8312	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8313	25.05.2026	8313	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8314	25.05.2026	8314	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8315	25.05.2026	8315	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8316	25.05.2026	8316	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8317	25.05.2026	8317	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8318	25.05.2026	8318	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8319	25.05.2026	8319	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8320	25.05.2026	8320	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8321	25.05.2026	8321	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8322	25.05.2026	8322	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8323	25.05.2026	8323	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8324	25.05.2026	8324	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8325	25.05.2026	8325	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8326	25.05.2026	8326	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8327	25.05.2026	8327	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8328	25.05.2026	8328	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8329	25.05.2026	8329	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8330	25.05.2026	8330	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8331	25.05.2026	8331	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8332	25.05.2026	8332	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8333	25.05.2026	8333	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8334	25.05.2026	8334	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8335	25.05.2026	8335	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8336	25.05.2026	8336	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8337	25.05.2026	8337	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8338	25.05.2026	8338	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8339	25.05.2026	8339	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8340	25.05.2026	8340	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8341	25.05.2026	8341	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8342	25.05.2026	8342	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8343	25.05.2026	8343	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8344	25.05.2026	8344	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8345	25.05.2026	8345	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8346	25.05.2026	8346	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8347	25.05.2026	8347	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8348	25.05.2026	8348	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8349	25.05.2026	8349	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8350	25.05.2026	8350	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8351	25.05.2026	8351	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8352	25.05.2026	8352	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8353	25.05.2026	8353	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8354	25.05.2026	8354	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8355	25.05.2026	8355	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8356	25.05.2026	8356	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8357	25.05.2026	8357	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8358	25.05.2026	8358	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8359	25.05.2026	8359	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8360	25.05.2026	8360	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8361	25.05.2026	8361	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8362	25.05.2026	8362	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8363	25.05.2026	8363	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8364	25.05.2026	8364	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8365	25.05.2026	8365	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8366	25.05.2026	8366	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8367	25.05.2026	8367	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8368	25.05.2026	8368	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8369	25.05.2026	8369	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8370	25.05.2026	8370	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8371	25.05.2026	8371	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8372	25.05.2026	8372	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8373	25.05.2026	8373	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8374	25.05.2026	8374	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8375	25.05.2026	8375	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8376	25.05.2026	8376	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8377	25.05.2026	8377	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8378	25.05.2026	8378	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8379	25.05.2026	8379	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8380	25.05.2026	8380	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8381	25.05.2026	8381	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8382	25.05.2026	8382	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8383	25.05.2026	8383	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8384	25.05.2026	8384	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8385	25.05.2026	8385	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8386	25.05.2026	8386	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8387	25.05.2026	8387	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8388	25.05.2026	8388	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8389	25.05.2026	8389	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8390	25.05.2026	8390	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8391	25.05.2026	8391	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8392	25.05.2026	8392	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8393	25.05.2026	8393	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8394	25.05.2026	8394	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8395	25.05.2026	8395	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8396	25.05.2026	8396	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8397	25.05.2026	8397	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8398	25.05.2026	8398	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8399	25.05.2026	8399	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8400	25.05.2026	8400	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8401	25.05.2026	8401	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8402	25.05.2026	8402	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8403	25.05.2026	8403	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8404	25.05.2026	8404	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8405	25.05.2026	8405	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8406	25.05.2026	8406	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8407	25.05.2026	8407	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8408	25.05.2026	8408	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8409	25.05.2026	8409	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8410	25.05.2026	8410	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8411	25.05.2026	8411	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8412	25.05.2026	8412	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8413	25.05.2026	8413	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8414	25.05.2026	8414	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8415	25.05.2026	8415	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8416	25.05.2026	8416	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8417	25.05.2026	8417	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8418	25.05.2026	8418	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8419	25.05.2026	8419	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8420	25.05.2026	8420	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8421	25.05.2026	8421	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8422	25.05.2026	8422	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8423	25.05.2026	8423	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8424	25.05.2026	8424	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8425	25.05.2026	8425	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8426	25.05.2026	8426	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8427	25.05.2026	8427	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8428	25.05.2026	8428	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8429	25.05.2026	8429	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8430	25.05.2026	8430	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8431	25.05.2026	8431	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8432	25.05.2026	8432	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8433	25.05.2026	8433	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8434	25.05.2026	8434	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8435	25.05.2026	8435	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8436	25.05.2026	8436	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8437	25.05.2026	8437	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8438	25.05.2026	8438	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8439	25.05.2026	8439	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8440	25.05.2026	8440	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8441	25.05.2026	8441	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8442	25.05.2026	8442	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8443	25.05.2026	8443	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8444	25.05.2026	8444	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8445	25.05.2026	8445	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8446	25.05.2026	8446	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8447	25.05.2026	8447	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8448	25.05.2026	8448	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8449	25.05.2026	8449	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8450	25.05.2026	8450	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8451	25.05.2026	8451	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8452	25.05.2026	8452	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8453	25.05.2026	8453	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8454	25.05.2026	8454	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8455	25.05.2026	8455	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8456	25.05.2026	8456	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8457	25.05.2026	8457	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8458	25.05.2026	8458	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8459	25.05.2026	8459	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8460	25.05.2026	8460	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8461	25.05.2026	8461	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8462	25.05.2026	8462	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8463	25.05.2026	8463	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8464	25.05.2026	8464	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8465	25.05.2026	8465	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8466	25.05.2026	8466	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8467	25.05.2026	8467	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8468	25.05.2026	8468	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8469	25.05.2026	8469	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8470	20.05.2026	8470	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8471	20.05.2026	8471	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8472	20.05.2026	8472	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8473	20.05.2026	8473	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8474	20.05.2026	8474	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8475	20.05.2026	8475	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8476	20.05.2026	8476	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8477	20.05.2026	8477	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8478	20.05.2026	8478	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8479	20.05.2026	8479	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8480	20.05.2026	8480	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8481	20.05.2026	8481	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8482	20.05.2026	8482	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8483	20.05.2026	8483	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8484	20.05.2026	8484	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8485	20.05.2026	8485	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8486	20.05.2026	8486	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8487	20.05.2026	8487	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8488	20.05.2026	8488	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8489	20.05.2026	8489	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8490	20.05.2026	8490	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8491	20.05.2026	8491	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8492	20.05.2026	8492	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8493	20.05.2026	8493	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8494	20.05.2026	8494	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8495	20.05.2026	8495	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8496	20.05.2026	8496	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8497	20.05.2026	8497	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8498	20.05.2026	8498	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8499	20.05.2026	8499	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8500	20.05.2026	8500	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8501	20.05.2026	8501	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8502	20.05.2026	8502	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8503	20.05.2026	8503	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8504	20.05.2026	8504	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8505	20.05.2026	8505	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8506	20.05.2026	8506	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8507	20.05.2026	8507	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8508	20.05.2026	8508	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8509	20.05.2026	8509	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8510	20.05.2026	8510	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8511	20.05.2026	8511	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8512	20.05.2026	8512	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8513	20.05.2026	8513	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8514	20.05.2026	8514	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8515	20.05.2026	8515	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8516	20.05.2026	8516	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8517	20.05.2026	8517	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8518	20.05.2026	8518	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8519	20.05.2026	8519	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8520	20.05.2026	8520	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8521	20.05.2026	8521	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8522	20.05.2026	8522	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8523	20.05.2026	8523	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8524	20.05.2026	8524	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8525	20.05.2026	8525	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8526	20.05.2026	8526	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8527	20.05.2026	8527	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8528	20.05.2026	8528	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8529	20.05.2026	8529	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8530	20.05.2026	8530	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8531	20.05.2026	8531	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8532	20.05.2026	8532	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8533	20.05.2026	8533	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8534	20.05.2026	8534	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8535	20.05.2026	8535	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8536	20.05.2026	8536	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8537	20.05.2026	8537	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8538	20.05.2026	8538	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8539	20.05.2026	8539	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8540	20.05.2026	8540	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8541	20.05.2026	8541	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8542	20.05.2026	8542	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8543	20.05.2026	8543	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8544	20.05.2026	8544	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8545	20.05.2026	8545	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8546	20.05.2026	8546	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8547	20.05.2026	8547	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8548	20.05.2026	8548	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8549	20.05.2026	8549	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8550	20.05.2026	8550	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8551	20.05.2026	8551	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8552	20.05.2026	8552	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8553	20.05.2026	8553	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8554	20.05.2026	8554	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8555	20.05.2026	8555	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8556	20.05.2026	8556	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8557	20.05.2026	8557	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8558	20.05.2026	8558	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8559	20.05.2026	8559	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8560	20.05.2026	8560	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8561	20.05.2026	8561	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8562	20.05.2026	8562	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8563	20.05.2026	8563	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8564	20.05.2026	8564	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8565	20.05.2026	8565	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8566	20.05.2026	8566	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8567	20.05.2026	8567	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8568	20.05.2026	8568	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8569	20.05.2026	8569	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8570	20.05.2026	8570	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8571	20.05.2026	8571	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8572	20.05.2026	8572	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8573	20.05.2026	8573	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8574	20.05.2026	8574	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8575	20.05.2026	8575	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8576	20.05.2026	8576	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8577	20.05.2026	8577	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8578	20.05.2026	8578	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8579	20.05.2026	8579	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8580	20.05.2026	8580	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8581	20.05.2026	8581	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8582	20.05.2026	8582	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8583	20.05.2026	8583	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8584	20.05.2026	8584	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8585	20.05.2026	8585	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8586	20.05.2026	8586	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8587	20.05.2026	8587	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8588	20.05.2026	8588	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8589	20.05.2026	8589	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8590	20.05.2026	8590	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8591	20.05.2026	8591	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8592	20.05.2026	8592	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8593	20.05.2026	8593	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8594	20.05.2026	8594	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8595	20.05.2026	8595	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8596	20.05.2026	8596	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8597	20.05.2026	8597	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8598	20.05.2026	8598	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8599	20.05.2026	8599	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8600	20.05.2026	8600	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8601	20.05.2026	8601	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8602	20.05.2026	8602	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8603	20.05.2026	8603	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8604	20.05.2026	8604	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8605	20.05.2026	8605	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8606	20.05.2026	8606	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8607	20.05.2026	8607	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8608	20.05.2026	8608	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8609	20.05.2026	8609	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8610	20.05.2026	8610	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8611	20.05.2026	8611	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8612	20.05.2026	8612	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8613	20.05.2026	8613	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8614	20.05.2026	8614	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8615	20.05.2026	8615	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8616	20.05.2026	8616	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8617	20.05.2026	8617	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8618	20.05.2026	8618	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8619	20.05.2026	8619	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8620	20.05.2026	8620	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8621	20.05.2026	8621	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8622	20.05.2026	8622	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8623	20.05.2026	8623	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8624	20.05.2026	8624	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8625	20.05.2026	8625	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8626	20.05.2026	8626	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8627	20.05.2026	8627	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8628	20.05.2026	8628	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8629	20.05.2026	8629	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8630	20.05.2026	8630	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8631	20.05.2026	8631	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8632	20.05.2026	8632	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8633	20.05.2026	8633	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8634	20.05.2026	8634	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8635	20.05.2026	8635	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8636	20.05.2026	8636	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8637	20.05.2026	8637	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8638	20.05.2026	8638	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8639	20.05.2026	8639	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8640	20.05.2026	8640	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8641	20.05.2026	8641	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8642	20.05.2026	8642	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8643	20.05.2026	8643	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8644	20.05.2026	8644	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8645	20.05.2026	8645	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8646	20.05.2026	8646	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8647	20.05.2026	8647	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8648	20.05.2026	8648	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8649	20.05.2026	8649	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8650	20.05.2026	8650	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8651	20.05.2026	8651	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8652	20.05.2026	8652	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8653	20.05.2026	8653	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8654	20.05.2026	8654	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8655	20.05.2026	8655	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8656	20.05.2026	8656	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8657	20.05.2026	8657	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8658	20.05.2026	8658	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8659	20.05.2026	8659	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8660	20.05.2026	8660	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8661	20.05.2026	8661	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8662	20.05.2026	8662	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8663	20.05.2026	8663	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8664	20.05.2026	8664	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8665	20.05.2026	8665	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8666	20.05.2026	8666	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8667	20.05.2026	8667	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8668	20.05.2026	8668	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8669	20.05.2026	8669	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8670	20.05.2026	8670	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8671	20.05.2026	8671	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8672	20.05.2026	8672	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8673	20.05.2026	8673	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8674	20.05.2026	8674	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8675	20.05.2026	8675	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8676	20.05.2026	8676	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8677	20.05.2026	8677	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8678	20.05.2026	8678	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8679	20.05.2026	8679	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8680	20.05.2026	8680	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8681	20.05.2026	8681	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8682	20.05.2026	8682	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8683	20.05.2026	8683	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8684	20.05.2026	8684	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8685	20.05.2026	8685	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8686	20.05.2026	8686	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8687	20.05.2026	8687	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8688	20.05.2026	8688	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8689	20.05.2026	8689	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8690	20.05.2026	8690	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8691	20.05.2026	8691	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8692	20.05.2026	8692	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8693	20.05.2026	8693	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8694	20.05.2026	8694	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8695	20.05.2026	8695	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8696	20.05.2026	8696	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8697	20.05.2026	8697	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8698	20.05.2026	8698	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8699	20.05.2026	8699	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8700	20.05.2026	8700	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8701	20.05.2026	8701	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8702	20.05.2026	8702	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8703	20.05.2026	8703	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8704	20.05.2026	8704	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8705	20.05.2026	8705	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8706	20.05.2026	8706	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8707	20.05.2026	8707	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8708	20.05.2026	8708	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8709	20.05.2026	8709	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8710	20.05.2026	8710	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8711	20.05.2026	8711	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8712	20.05.2026	8712	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8713	20.05.2026	8713	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8714	20.05.2026	8714	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8715	20.05.2026	8715	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8716	20.05.2026	8716	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8717	20.05.2026	8717	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8718	20.05.2026	8718	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8719	20.05.2026	8719	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8720	20.05.2026	8720	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8721	20.05.2026	8721	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8722	20.05.2026	8722	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8723	20.05.2026	8723	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8724	20.05.2026	8724	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8725	20.05.2026	8725	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8726	20.05.2026	8726	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8727	20.05.2026	8727	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8728	20.05.2026	8728	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8729	20.05.2026	8729	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8730	20.05.2026	8730	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8731	20.05.2026	8731	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8732	20.05.2026	8732	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8733	20.05.2026	8733	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8734	20.05.2026	8734	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8735	20.05.2026	8735	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8736	20.05.2026	8736	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8737	20.05.2026	8737	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8738	20.05.2026	8738	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8739	20.05.2026	8739	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8740	20.05.2026	8740	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8741	20.05.2026	8741	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8742	20.05.2026	8742	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8743	20.05.2026	8743	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8744	20.05.2026	8744	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8745	20.05.2026	8745	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8746	20.05.2026	8746	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8747	20.05.2026	8747	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8748	20.05.2026	8748	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8749	20.05.2026	8749	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8750	20.05.2026	8750	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8751	20.05.2026	8751	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8752	20.05.2026	8752	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8753	20.05.2026	8753	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8754	20.05.2026	8754	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8755	20.05.2026	8755	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8756	20.05.2026	8756	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8757	20.05.2026	8757	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8758	20.05.2026	8758	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8759	20.05.2026	8759	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8760	20.05.2026	8760	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8761	20.05.2026	8761	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8762	20.05.2026	8762	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8763	20.05.2026	8763	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8764	20.05.2026	8764	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8765	20.05.2026	8765	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8766	20.05.2026	8766	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8767	20.05.2026	8767	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8768	20.05.2026	8768	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8769	20.05.2026	8769	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8770	20.05.2026	8770	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8771	20.05.2026	8771	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8772	20.05.2026	8772	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8773	20.05.2026	8773	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8774	20.05.2026	8774	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8775	20.05.2026	8775	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8776	20.05.2026	8776	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8777	20.05.2026	8777	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8778	20.05.2026	8778	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8779	20.05.2026	8779	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8780	20.05.2026	8780	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8781	20.05.2026	8781	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8782	20.05.2026	8782	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8783	20.05.2026	8783	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8784	20.05.2026	8784	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8785	20.05.2026	8785	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8786	20.05.2026	8786	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8787	20.05.2026	8787	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8788	20.05.2026	8788	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8789	20.05.2026	8789	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8790	20.05.2026	8790	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8791	20.05.2026	8791	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8792	20.05.2026	8792	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8793	20.05.2026	8793	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8794	20.05.2026	8794	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8795	20.05.2026	8795	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8796	20.05.2026	8796	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8797	20.05.2026	8797	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8798	20.05.2026	8798	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8799	20.05.2026	8799	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8800	20.05.2026	8800	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8801	20.05.2026	8801	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8802	20.05.2026	8802	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8803	20.05.2026	8803	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8804	20.05.2026	8804	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8805	20.05.2026	8805	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8806	20.05.2026	8806	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8807	20.05.2026	8807	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8808	20.05.2026	8808	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8809	20.05.2026	8809	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8810	20.05.2026	8810	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8811	20.05.2026	8811	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8812	20.05.2026	8812	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8813	20.05.2026	8813	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8814	20.05.2026	8814	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8815	20.05.2026	8815	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8816	20.05.2026	8816	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8817	20.05.2026	8817	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8818	20.05.2026	8818	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8819	20.05.2026	8819	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8820	20.05.2026	8820	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8821	20.05.2026	8821	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8822	20.05.2026	8822	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8823	20.05.2026	8823	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8824	20.05.2026	8824	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8825	20.05.2026	8825	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8826	20.05.2026	8826	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8827	20.05.2026	8827	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8828	20.05.2026	8828	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8829	20.05.2026	8829	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8830	20.05.2026	8830	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8831	20.05.2026	8831	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8832	20.05.2026	8832	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8833	20.05.2026	8833	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8834	20.05.2026	8834	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8835	20.05.2026	8835	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8836	20.05.2026	8836	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8837	20.05.2026	8837	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8838	20.05.2026	8838	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8839	20.05.2026	8839	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8840	20.05.2026	8840	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8841	20.05.2026	8841	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8842	20.05.2026	8842	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8843	20.05.2026	8843	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8844	20.05.2026	8844	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8845	20.05.2026	8845	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8846	20.05.2026	8846	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8847	20.05.2026	8847	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8848	20.05.2026	8848	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8849	20.05.2026	8849	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8850	20.05.2026	8850	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8851	20.05.2026	8851	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8852	20.05.2026	8852	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8853	20.05.2026	8853	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8854	20.05.2026	8854	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8855	20.05.2026	8855	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8856	20.05.2026	8856	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8857	20.05.2026	8857	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8858	20.05.2026	8858	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

8859	20.05.2026	8859	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8860	20.05.2026	8860	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8861	20.05.2026	8861	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8862	20.05.2026	8862	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8863	20.05.2026	8863	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8864	20.05.2026	8864	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8865	20.05.2026	8865	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
8866	20.05.2026	8866	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8867	20.05.2026	8867	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8868	20.05.2026	8868	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8869	20.05.2026	8869	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8870	20.05.2026	8870	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8871	20.05.2026	8871	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8872	20.05.2026	8872	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8873	20.05.2026	8873	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8874	20.05.2026	8874	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8875	20.05.2026	8875	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8876	20.05.2026	8876	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8877	20.05.2026	8877	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8878	20.05.2026	8878	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8879	20.05.2026	8879	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8880	20.05.2026	8880	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8881	20.05.2026	8881	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8882	20.05.2026	8882	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8883	20.05.2026	8883	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8884	20.05.2026	8884	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8885	20.05.2026	8885	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8886	20.05.2026	8886	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8887	20.05.2026	8887	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8888	20.05.2026	8888	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8889	20.05.2026	8889	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8890	20.05.2026	8890	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8891	20.05.2026	8891	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8892	20.05.2026	8892	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8893	20.05.2026	8893	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8894	20.05.2026	8894	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8895	20.05.2026	8895	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8896	20.05.2026	8896	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8897	20.05.2026	8897	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8898	20.05.2026	8898	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8899	20.05.2026	8899	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8900	20.05.2026	8900	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8901	20.05.2026	8901	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8902	20.05.2026	8902	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8903	20.05.2026	8903	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8904	20.05.2026	8904	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8905	20.05.2026	8905	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8906	20.05.2026	8906	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8907	20.05.2026	8907	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8908	20.05.2026	8908	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8909	20.05.2026	8909	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8910	20.05.2026	8910	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8911	20.05.2026	8911	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8912	20.05.2026	8912	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8913	20.05.2026	8913	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8914	20.05.2026	8914	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8915	20.05.2026	8915	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8916	20.05.2026	8916	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8917	20.05.2026	8917	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8918	20.05.2026	8918	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8919	20.05.2026	8919	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8920	20.05.2026	8920	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8921	20.05.2026	8921	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8922	20.05.2026	8922	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8923	20.05.2026	8923	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8924	20.05.2026	8924	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8925	20.05.2026	8925	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8926	20.05.2026	8926	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8927	20.05.2026	8927	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8928	20.05.2026	8928	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8929	20.05.2026	8929	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8930	20.05.2026	8930	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8931	20.05.2026	8931	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8932	20.05.2026	8932	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8933	20.05.2026	8933	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8934	20.05.2026	8934	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8935	20.05.2026	8935	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8936	20.05.2026	8936	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8937	20.05.2026	8937	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8938	20.05.2026	8938	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8939	20.05.2026	8939	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8940	20.05.2026	8940	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8941	20.05.2026	8941	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8942	20.05.2026	8942	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8943	20.05.2026	8943	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8944	20.05.2026	8944	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8945	20.05.2026	8945	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8946	20.05.2026	8946	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8947	20.05.2026	8947	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8948	20.05.2026	8948	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8949	20.05.2026	8949	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8950	20.05.2026	8950	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8951	20.05.2026	8951	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8952	20.05.2026	8952	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8953	20.05.2026	8953	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8954	20.05.2026	8954	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8955	20.05.2026	8955	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8956	20.05.2026	8956	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8957	20.05.2026	8957	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8958	20.05.2026	8958	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8959	20.05.2026	8959	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8960	20.05.2026	8960	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8961	20.05.2026	8961	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8962	20.05.2026	8962	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8963	20.05.2026	8963	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8964	20.05.2026	8964	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8965	20.05.2026	8965	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8966	20.05.2026	8966	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8967	20.05.2026	8967	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8968	20.05.2026	8968	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8969	20.05.2026	8969	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8970	20.05.2026	8970	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8971	20.05.2026	8971	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8972	20.05.2026	8972	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8973	20.05.2026	8973	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8974	20.05.2026	8974	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8975	20.05.2026	8975	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8976	20.05.2026	8976	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8977	20.05.2026	8977	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8978	20.05.2026	8978	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8979	20.05.2026	8979	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8980	20.05.2026	8980	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8981	20.05.2026	8981	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8982	20.05.2026	8982	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8983	20.05.2026	8983	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8984	20.05.2026	8984	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8985	20.05.2026	8985	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8986	20.05.2026	8986	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8987	20.05.2026	8987	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8988	20.05.2026	8988	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8989	20.05.2026	8989	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8990	20.05.2026	8990	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8991	20.05.2026	8991	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8992	20.05.2026	8992	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8993	20.05.2026	8993	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8994	20.05.2026	8994	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8995	20.05.2026	8995	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

8996	20.05.2026	8996	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8997	20.05.2026	8997	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8998	20.05.2026	8998	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
8999	20.05.2026	8999	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9000	20.05.2026	9000	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9001	20.05.2026	9001	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9002	20.05.2026	9002	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9003	20.05.2026	9003	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9004	20.05.2026	9004	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9005	20.05.2026	9005	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9006	20.05.2026	9006	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9007	20.05.2026	9007	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9008	20.05.2026	9008	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9009	20.05.2026	9009	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9010	20.05.2026	9010	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9011	20.05.2026	9011	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9012	20.05.2026	9012	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9013	20.05.2026	9013	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9014	20.05.2026	9014	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9015	20.05.2026	9015	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9016	20.05.2026	9016	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9017	20.05.2026	9017	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9018	20.05.2026	9018	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9019	20.05.2026	9019	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9020	20.05.2026	9020	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9021	20.05.2026	9021	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9022	20.05.2026	9022	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9023	20.05.2026	9023	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9024	20.05.2026	9024	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9025	20.05.2026	9025	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9026	20.05.2026	9026	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9027	20.05.2026	9027	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9028	20.05.2026	9028	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9029	20.05.2026	9029	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9030	20.05.2026	9030	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9031	20.05.2026	9031	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9032	20.05.2026	9032	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9033	20.05.2026	9033	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9034	20.05.2026	9034	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9035	20.05.2026	9035	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9036	20.05.2026	9036	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9037	20.05.2026	9037	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9038	20.05.2026	9038	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9039	20.05.2026	9039	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9040	20.05.2026	9040	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9041	20.05.2026	9041	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9042	20.05.2026	9042	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9043	20.05.2026	9043	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9044	20.05.2026	9044	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9045	20.05.2026	9045	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9046	20.05.2026	9046	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9047	20.05.2026	9047	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9048	20.05.2026	9048	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9049	20.05.2026	9049	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9050	20.05.2026	9050	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9051	20.05.2026	9051	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9052	20.05.2026	9052	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9053	20.05.2026	9053	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9054	20.05.2026	9054	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9055	20.05.2026	9055	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9056	20.05.2026	9056	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9057	20.05.2026	9057	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9058	20.05.2026	9058	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9059	20.05.2026	9059	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9060	20.05.2026	9060	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9061	20.05.2026	9061	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9062	20.05.2026	9062	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9063	20.05.2026	9063	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9064	20.05.2026	9064	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9065	20.05.2026	9065	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9066	20.05.2026	9066	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9067	20.05.2026	9067	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9068	20.05.2026	9068	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9069	20.05.2026	9069	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9070	20.05.2026	9070	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9071	20.05.2026	9071	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9072	20.05.2026	9072	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9073	20.05.2026	9073	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9074	20.05.2026	9074	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9075	20.05.2026	9075	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9076	20.05.2026	9076	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9077	20.05.2026	9077	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9078	20.05.2026	9078	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9079	20.05.2026	9079	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9080	20.05.2026	9080	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9081	20.05.2026	9081	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9082	20.05.2026	9082	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9083	20.05.2026	9083	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9084	20.05.2026	9084	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9085	20.05.2026	9085	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9086	20.05.2026	9086	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9087	20.05.2026	9087	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9088	20.05.2026	9088	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9089	20.05.2026	9089	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9090	20.05.2026	9090	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9091	20.05.2026	9091	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9092	20.05.2026	9092	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9093	20.05.2026	9093	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9094	20.05.2026	9094	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9095	20.05.2026	9095	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9096	20.05.2026	9096	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9097	20.05.2026	9097	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9098	20.05.2026	9098	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9099	20.05.2026	9099	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9100	20.05.2026	9100	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9101	20.05.2026	9101	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9102	20.05.2026	9102	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9103	20.05.2026	9103	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9104	20.05.2026	9104	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9105	20.05.2026	9105	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9106	20.05.2026	9106	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9107	20.05.2026	9107	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9108	20.05.2026	9108	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9109	20.05.2026	9109	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9110	20.05.2026	9110	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9111	20.05.2026	9111	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9112	20.05.2026	9112	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9113	20.05.2026	9113	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9114	20.05.2026	9114	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9115	20.05.2026	9115	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9116	20.05.2026	9116	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9117	20.05.2026	9117	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9118	20.05.2026	9118	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9119	20.05.2026	9119	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9120	20.05.2026	9120	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9121	20.05.2026	9121	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9122	20.05.2026	9122	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9123	20.05.2026	9123	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9124	20.05.2026	9124	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9125	20.05.2026	9125	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9126	20.05.2026	9126	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9127	20.05.2026	9127	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9128	20.05.2026	9128	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9129	20.05.2026	9129	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9130	20.05.2026	9130	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9131	20.05.2026	9131	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9132	20.05.2026	9132	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9133	20.05.2026	9133	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9134	20.05.2026	9134	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9135	20.05.2026	9135	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9136	20.05.2026	9136	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9137	20.05.2026	9137	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9138	20.05.2026	9138	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9139	20.05.2026	9139	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9140	20.05.2026	9140	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9141	20.05.2026	9141	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9142	20.05.2026	9142	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9143	20.05.2026	9143	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9144	20.05.2026	9144	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9145	20.05.2026	9145	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9146	20.05.2026	9146	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9147	20.05.2026	9147	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9148	20.05.2026	9148	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9149	20.05.2026	9149	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9150	20.05.2026	9150	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9151	20.05.2026	9151	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9152	20.05.2026	9152	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9153	20.05.2026	9153	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9154	20.05.2026	9154	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9155	20.05.2026	9155	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9156	20.05.2026	9156	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9157	20.05.2026	9157	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9158	20.05.2026	9158	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9159	20.05.2026	9159	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9160	20.05.2026	9160	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9161	20.05.2026	9161	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9162	20.05.2026	9162	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9163	20.05.2026	9163	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9164	20.05.2026	9164	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9165	20.05.2026	9165	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9166	20.05.2026	9166	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

9167	20.05.2026	9167	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9168	20.05.2026	9168	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9169	20.05.2026	9169	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9170	20.05.2026	9170	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9171	20.05.2026	9171	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9172	20.05.2026	9172	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9173	20.05.2026	9173	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9174	20.05.2026	9174	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9175	20.05.2026	9175	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9176	20.05.2026	9176	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9177	20.05.2026	9177	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9178	20.05.2026	9178	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9179	20.05.2026	9179	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9180	20.05.2026	9180	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9181	20.05.2026	9181	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9182	20.05.2026	9182	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9183	20.05.2026	9183	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9184	20.05.2026	9184	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9185	20.05.2026	9185	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9186	20.05.2026	9186	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9187	20.05.2026	9187	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9188	20.05.2026	9188	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9189	20.05.2026	9189	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9190	20.05.2026	9190	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9191	20.05.2026	9191	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9192	20.05.2026	9192	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9193	20.05.2026	9193	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9194	20.05.2026	9194	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9195	20.05.2026	9195	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9196	20.05.2026	9196	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9197	20.05.2026	9197	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9198	20.05.2026	9198	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9199	20.05.2026	9199	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9200	20.05.2026	9200	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9201	20.05.2026	9201	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9202	20.05.2026	9202	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9203	20.05.2026	9203	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9204	20.05.2026	9204	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

9205	20.05.2026	9205	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9206	20.05.2026	9206	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9207	20.05.2026	9207	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9208	20.05.2026	9208	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9209	20.05.2026	9209	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9210	20.05.2026	9210	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9211	20.05.2026	9211	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9212	20.05.2026	9212	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9213	25.05.2026	9213	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9214	25.05.2026	9214	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9215	25.05.2026	9215	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9216	25.05.2026	9216	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9217	25.05.2026	9217	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9218	25.05.2026	9218	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9219	25.05.2026	9219	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9220	25.05.2026	9220	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9221	25.05.2026	9221	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9222	25.05.2026	9222	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9223	25.05.2026	9223	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9224	25.05.2026	9224	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9225	25.05.2026	9225	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9226	25.05.2026	9226	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9227	25.05.2026	9227	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9228	25.05.2026	9228	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9229	25.05.2026	9229	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9230	25.05.2026	9230	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9231	25.05.2026	9231	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9232	25.05.2026	9232	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9233	25.05.2026	9233	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9234	25.05.2026	9234	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9235	25.05.2026	9235	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9236	25.05.2026	9236	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9237	25.05.2026	9237	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9238	25.05.2026	9238	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9239	25.05.2026	9239	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9240	25.05.2026	9240	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9241	25.05.2026	9241	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9242	25.05.2026	9242	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9243	25.05.2026	9243	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9244	25.05.2026	9244	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9245	25.05.2026	9245	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9246	25.05.2026	9246	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9247	25.05.2026	9247	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9248	25.05.2026	9248	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9249	25.05.2026	9249	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9250	25.05.2026	9250	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9251	25.05.2026	9251	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9252	25.05.2026	9252	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9253	25.05.2026	9253	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9254	25.05.2026	9254	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9255	25.05.2026	9255	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9256	25.05.2026	9256	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9257	25.05.2026	9257	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9258	25.05.2026	9258	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9259	25.05.2026	9259	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9260	25.05.2026	9260	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9261	25.05.2026	9261	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9262	25.05.2026	9262	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9263	25.05.2026	9263	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9264	25.05.2026	9264	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9265	25.05.2026	9265	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9266	25.05.2026	9266	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9267	25.05.2026	9267	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9268	25.05.2026	9268	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9269	25.05.2026	9269	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9270	25.05.2026	9270	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9271	25.05.2026	9271	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9272	25.05.2026	9272	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9273	25.05.2026	9273	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9274	25.05.2026	9274	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9275	25.05.2026	9275	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9276	25.05.2026	9276	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9277	25.05.2026	9277	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9278	25.05.2026	9278	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9279	25.05.2026	9279	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9280	25.05.2026	9280	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9281	25.05.2026	9281	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9282	25.05.2026	9282	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9283	25.05.2026	9283	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9284	25.05.2026	9284	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9285	25.05.2026	9285	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9286	25.05.2026	9286	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9287	25.05.2026	9287	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9288	25.05.2026	9288	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9289	25.05.2026	9289	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9290	25.05.2026	9290	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9291	25.05.2026	9291	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9292	25.05.2026	9292	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9293	25.05.2026	9293	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9294	25.05.2026	9294	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9295	25.05.2026	9295	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9296	25.05.2026	9296	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9297	25.05.2026	9297	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9298	25.05.2026	9298	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9299	25.05.2026	9299	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9300	25.05.2026	9300	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9301	25.05.2026	9301	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9302	25.05.2026	9302	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9303	25.05.2026	9303	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9304	25.05.2026	9304	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9305	25.05.2026	9305	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9306	25.05.2026	9306	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9307	25.05.2026	9307	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9308	25.05.2026	9308	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9309	25.05.2026	9309	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9310	25.05.2026	9310	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9311	25.05.2026	9311	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9312	25.05.2026	9312	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9313	25.05.2026	9313	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9314	25.05.2026	9314	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9315	25.05.2026	9315	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9316	25.05.2026	9316	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9317	25.05.2026	9317	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9318	25.05.2026	9318	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9319	25.05.2026	9319	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9320	25.05.2026	9320	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9321	25.05.2026	9321	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9322	25.05.2026	9322	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9323	25.05.2026	9323	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9324	25.05.2026	9324	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9325	25.05.2026	9325	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9326	25.05.2026	9326	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9327	25.05.2026	9327	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9328	25.05.2026	9328	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9329	25.05.2026	9329	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9330	25.05.2026	9330	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9331	25.05.2026	9331	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9332	25.05.2026	9332	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9333	25.05.2026	9333	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9334	25.05.2026	9334	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9335	25.05.2026	9335	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9336	25.05.2026	9336	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9337	25.05.2026	9337	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9338	25.05.2026	9338	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9339	25.05.2026	9339	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9340	25.05.2026	9340	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9341	25.05.2026	9341	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9342	25.05.2026	9342	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9343	25.05.2026	9343	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9344	25.05.2026	9344	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9345	25.05.2026	9345	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9346	25.05.2026	9346	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9347	25.05.2026	9347	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9348	25.05.2026	9348	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9349	25.05.2026	9349	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9350	25.05.2026	9350	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9351	25.05.2026	9351	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9352	25.05.2026	9352	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9353	25.05.2026	9353	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9354	25.05.2026	9354	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9355	25.05.2026	9355	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9356	20.05.2026	9356	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9357	20.05.2026	9357	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9358	20.05.2026	9358	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9359	20.05.2026	9359	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9360	20.05.2026	9360	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9361	20.05.2026	9361	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9362	20.05.2026	9362	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9363	20.05.2026	9363	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9364	20.05.2026	9364	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9365	20.05.2026	9365	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9366	20.05.2026	9366	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9367	20.05.2026	9367	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9368	20.05.2026	9368	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9369	20.05.2026	9369	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9370	20.05.2026	9370	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9371	20.05.2026	9371	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9372	20.05.2026	9372	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9373	20.05.2026	9373	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9374	20.05.2026	9374	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9375	20.05.2026	9375	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9376	20.05.2026	9376	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9377	20.05.2026	9377	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9378	20.05.2026	9378	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9379	20.05.2026	9379	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9380	20.05.2026	9380	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9381	20.05.2026	9381	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9382	20.05.2026	9382	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9383	20.05.2026	9383	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9384	20.05.2026	9384	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9385	20.05.2026	9385	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9386	20.05.2026	9386	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9387	20.05.2026	9387	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9388	20.05.2026	9388	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9389	20.05.2026	9389	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9390	20.05.2026	9390	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9391	20.05.2026	9391	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9392	20.05.2026	9392	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9393	20.05.2026	9393	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9394	20.05.2026	9394	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9395	20.05.2026	9395	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9396	20.05.2026	9396	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9397	20.05.2026	9397	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9398	20.05.2026	9398	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9399	20.05.2026	9399	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9400	20.05.2026	9400	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9401	20.05.2026	9401	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9402	20.05.2026	9402	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9403	20.05.2026	9403	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9404	20.05.2026	9404	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9405	20.05.2026	9405	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9406	20.05.2026	9406	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9407	20.05.2026	9407	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9408	20.05.2026	9408	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9409	20.05.2026	9409	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9410	20.05.2026	9410	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9411	20.05.2026	9411	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9412	20.05.2026	9412	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9413	20.05.2026	9413	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9414	20.05.2026	9414	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9415	20.05.2026	9415	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9416	20.05.2026	9416	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9417	20.05.2026	9417	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9418	20.05.2026	9418	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9419	20.05.2026	9419	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9420	20.05.2026	9420	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9421	20.05.2026	9421	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9422	20.05.2026	9422	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9423	20.05.2026	9423	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9424	20.05.2026	9424	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9425	20.05.2026	9425	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9426	20.05.2026	9426	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9427	20.05.2026	9427	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9428	20.05.2026	9428	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9429	20.05.2026	9429	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9430	20.05.2026	9430	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9431	20.05.2026	9431	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9432	20.05.2026	9432	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9433	20.05.2026	9433	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9434	20.05.2026	9434	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9435	20.05.2026	9435	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9436	20.05.2026	9436	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9437	20.05.2026	9437	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9438	20.05.2026	9438	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9439	20.05.2026	9439	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9440	20.05.2026	9440	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9441	20.05.2026	9441	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9442	20.05.2026	9442	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9443	20.05.2026	9443	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9444	20.05.2026	9444	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9445	20.05.2026	9445	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9446	20.05.2026	9446	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9447	20.05.2026	9447	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9448	20.05.2026	9448	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9449	20.05.2026	9449	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9450	20.05.2026	9450	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9451	20.05.2026	9451	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9452	20.05.2026	9452	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9453	20.05.2026	9453	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9454	20.05.2026	9454	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9455	20.05.2026	9455	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9456	20.05.2026	9456	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9457	20.05.2026	9457	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9458	20.05.2026	9458	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9459	20.05.2026	9459	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9460	20.05.2026	9460	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9461	20.05.2026	9461	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9462	20.05.2026	9462	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9463	20.05.2026	9463	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9464	20.05.2026	9464	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9465	20.05.2026	9465	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9466	20.05.2026	9466	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9467	20.05.2026	9467	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9468	20.05.2026	9468	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9469	20.05.2026	9469	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9470	20.05.2026	9470	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9471	20.05.2026	9471	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9472	20.05.2026	9472	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9473	20.05.2026	9473	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9474	20.05.2026	9474	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9475	20.05.2026	9475	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9476	20.05.2026	9476	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9477	20.05.2026	9477	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9478	20.05.2026	9478	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9479	20.05.2026	9479	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9480	20.05.2026	9480	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9481	20.05.2026	9481	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9482	20.05.2026	9482	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9483	20.05.2026	9483	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9484	20.05.2026	9484	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9485	20.05.2026	9485	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9486	20.05.2026	9486	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9487	20.05.2026	9487	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9488	20.05.2026	9488	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9489	20.05.2026	9489	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9490	20.05.2026	9490	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9491	20.05.2026	9491	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9492	20.05.2026	9492	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9493	20.05.2026	9493	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9494	20.05.2026	9494	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9495	20.05.2026	9495	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9496	20.05.2026	9496	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9497	20.05.2026	9497	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9498	20.05.2026	9498	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9499	20.05.2026	9499	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9500	20.05.2026	9500	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9501	20.05.2026	9501	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9502	20.05.2026	9502	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9503	20.05.2026	9503	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9504	20.05.2026	9504	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9505	20.05.2026	9505	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9506	20.05.2026	9506	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9507	20.05.2026	9507	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9508	20.05.2026	9508	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9509	20.05.2026	9509	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9510	20.05.2026	9510	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9511	20.05.2026	9511	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9512	20.05.2026	9512	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9513	20.05.2026	9513	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9514	20.05.2026	9514	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9515	20.05.2026	9515	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9516	20.05.2026	9516	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9517	20.05.2026	9517	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9518	20.05.2026	9518	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9519	20.05.2026	9519	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9520	20.05.2026	9520	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9521	20.05.2026	9521	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9522	20.05.2026	9522	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9523	20.05.2026	9523	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9524	20.05.2026	9524	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9525	20.05.2026	9525	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9526	20.05.2026	9526	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9527	20.05.2026	9527	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9528	20.05.2026	9528	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9529	20.05.2026	9529	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9530	20.05.2026	9530	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9531	20.05.2026	9531	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9532	20.05.2026	9532	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9533	20.05.2026	9533	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9534	20.05.2026	9534	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9535	20.05.2026	9535	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9536	20.05.2026	9536	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9537	20.05.2026	9537	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9538	20.05.2026	9538	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9539	20.05.2026	9539	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9540	20.05.2026	9540	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9541	20.05.2026	9541	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9542	25.05.2026	9542	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9543	25.05.2026	9543	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9544	25.05.2026	9544	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9545	25.05.2026	9545	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9546	25.05.2026	9546	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9547	25.05.2026	9547	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9548	25.05.2026	9548	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9549	25.05.2026	9549	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9550	25.05.2026	9550	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9551	25.05.2026	9551	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9552	25.05.2026	9552	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9553	25.05.2026	9553	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9554	25.05.2026	9554	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9555	25.05.2026	9555	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9556	25.05.2026	9556	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9557	25.05.2026	9557	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9558	25.05.2026	9558	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9559	25.05.2026	9559	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9560	25.05.2026	9560	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9561	25.05.2026	9561	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9562	25.05.2026	9562	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9563	25.05.2026	9563	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9564	25.05.2026	9564	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9565	25.05.2026	9565	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9566	25.05.2026	9566	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9567	25.05.2026	9567	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9568	25.05.2026	9568	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9569	25.05.2026	9569	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9570	25.05.2026	9570	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9571	25.05.2026	9571	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9572	25.05.2026	9572	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9573	25.05.2026	9573	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9574	25.05.2026	9574	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9575	25.05.2026	9575	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9576	25.05.2026	9576	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9577	25.05.2026	9577	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9578	25.05.2026	9578	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9579	25.05.2026	9579	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9580	25.05.2026	9580	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9581	25.05.2026	9581	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9582	25.05.2026	9582	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9583	25.05.2026	9583	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9584	25.05.2026	9584	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9585	25.05.2026	9585	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9586	25.05.2026	9586	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9587	25.05.2026	9587	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9588	25.05.2026	9588	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9589	25.05.2026	9589	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9590	25.05.2026	9590	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9591	25.05.2026	9591	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9592	25.05.2026	9592	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9593	25.05.2026	9593	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9594	25.05.2026	9594	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9595	25.05.2026	9595	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9596	25.05.2026	9596	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9597	25.05.2026	9597	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9598	25.05.2026	9598	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9599	25.05.2026	9599	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9600	25.05.2026	9600	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9601	25.05.2026	9601	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9602	25.05.2026	9602	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9603	25.05.2026	9603	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9604	25.05.2026	9604	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9605	25.05.2026	9605	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9606	25.05.2026	9606	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9607	25.05.2026	9607	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9608	25.05.2026	9608	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9609	25.05.2026	9609	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9610	25.05.2026	9610	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9611	25.05.2026	9611	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9612	25.05.2026	9612	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9613	25.05.2026	9613	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9614	25.05.2026	9614	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9615	25.05.2026	9615	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9616	25.05.2026	9616	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9617	25.05.2026	9617	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9618	25.05.2026	9618	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9619	25.05.2026	9619	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9620	25.05.2026	9620	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9621	25.05.2026	9621	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9622	25.05.2026	9622	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9623	20.05.2026	9623	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9624	20.05.2026	9624	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9625	20.05.2026	9625	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9626	20.05.2026	9626	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9627	20.05.2026	9627	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9628	20.05.2026	9628	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9629	20.05.2026	9629	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9630	20.05.2026	9630	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9631	20.05.2026	9631	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9632	20.05.2026	9632	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9633	20.05.2026	9633	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9634	20.05.2026	9634	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9635	20.05.2026	9635	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

9636	20.05.2026	9636	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9637	20.05.2026	9637	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9638	20.05.2026	9638	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9639	20.05.2026	9639	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9640	20.05.2026	9640	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9641	20.05.2026	9641	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9642	20.05.2026	9642	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9643	20.05.2026	9643	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9644	20.05.2026	9644	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9645	20.05.2026	9645	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9646	20.05.2026	9646	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9647	20.05.2026	9647	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9648	20.05.2026	9648	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9649	20.05.2026	9649	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9650	20.05.2026	9650	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9651	20.05.2026	9651	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9652	20.05.2026	9652	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9653	20.05.2026	9653	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9654	20.05.2026	9654	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9655	20.05.2026	9655	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9656	20.05.2026	9656	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9657	20.05.2026	9657	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9658	20.05.2026	9658	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9659	20.05.2026	9659	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9660	20.05.2026	9660	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9661	20.05.2026	9661	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9662	20.05.2026	9662	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9663	20.05.2026	9663	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9664	20.05.2026	9664	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9665	20.05.2026	9665	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9666	20.05.2026	9666	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9667	20.05.2026	9667	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9668	20.05.2026	9668	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9669	20.05.2026	9669	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9670	20.05.2026	9670	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9671	20.05.2026	9671	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9672	20.05.2026	9672	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9673	20.05.2026	9673	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.

9674	20.05.2026	9674	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9675	20.05.2026	9675	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9676	20.05.2026	9676	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9677	20.05.2026	9677	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9678	20.05.2026	9678	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9679	20.05.2026	9679	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9680	20.05.2026	9680	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9681	20.05.2026	9681	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9682	20.05.2026	9682	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9683	20.05.2026	9683	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9684	20.05.2026	9684	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9685	20.05.2026	9685	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9686	20.05.2026	9686	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9687	20.05.2026	9687	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie klasy technicznej drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
9688	25.05.2026	9688	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9689	25.05.2026	9689	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9690	25.05.2026	9690	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9691	25.05.2026	9691	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9692	25.05.2026	9692	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9693	25.05.2026	9693	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9694	25.05.2026	9694	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9695	25.05.2026	9695	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9696	25.05.2026	9696	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9697	25.05.2026	9697	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9698	25.05.2026	9698	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9699	25.05.2026	9699	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9700	25.05.2026	9700	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9701	25.05.2026	9701	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9702	25.05.2026	9702	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9703	25.05.2026	9703	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9704	25.05.2026	9704	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9705	25.05.2026	9705	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9706	25.05.2026	9706	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9707	25.05.2026	9707	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9708	25.05.2026	9708	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9709	25.05.2026	9709	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9710	25.05.2026	9710	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9711	25.05.2026	9711	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9712	25.05.2026	9712	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9713	25.05.2026	9713	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9714	25.05.2026	9714	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9715	25.05.2026	9715	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9716	25.05.2026	9716	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9717	25.05.2026	9717	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9718	25.05.2026	9718	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9719	25.05.2026	9719	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9720	25.05.2026	9720	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9721	25.05.2026	9721	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9722	25.05.2026	9722	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9723	25.05.2026	9723	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9724	25.05.2026	9724	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9725	25.05.2026	9725	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9726	25.05.2026	9726	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9727	25.05.2026	9727	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9728	25.05.2026	9728	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9729	25.05.2026	9729	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9730	25.05.2026	9730	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9731	25.05.2026	9731	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9732	25.05.2026	9732	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9733	25.05.2026	9733	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9734	25.05.2026	9734	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9735	25.05.2026	9735	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9736	25.05.2026	9736	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9737	25.05.2026	9737	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9738	25.05.2026	9738	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9739	25.05.2026	9739	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9740	25.05.2026	9740	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9741	25.05.2026	9741	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9742	25.05.2026	9742	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9743	25.05.2026	9743	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9744	25.05.2026	9744	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9745	25.05.2026	9745	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9746	25.05.2026	9746	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9747	25.05.2026	9747	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9748	25.05.2026	9748	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9749	25.05.2026	9749	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9750	25.05.2026	9750	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9751	25.05.2026	9751	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9752	25.05.2026	9752	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9753	25.05.2026	9753	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9754	25.05.2026	9754	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9755	25.05.2026	9755	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9756	25.05.2026	9756	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9757	25.05.2026	9757	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9758	25.05.2026	9758	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9759	25.05.2026	9759	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9760	25.05.2026	9760	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9761	25.05.2026	9761	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9762	25.05.2026	9762	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9763	25.05.2026	9763	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9764	25.05.2026	9764	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9765	25.05.2026	9765	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9766	25.05.2026	9766	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9767	25.05.2026	9767	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9768	25.05.2026	9768	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9769	25.05.2026	9769	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9770	25.05.2026	9770	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9771	25.05.2026	9771	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9772	25.05.2026	9772	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9773	25.05.2026	9773	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9774	25.05.2026	9774	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9775	25.05.2026	9775	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9776	25.05.2026	9776	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9777	25.05.2026	9777	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9778	25.05.2026	9778	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9779	25.05.2026	9779	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9780	25.05.2026	9780	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9781	25.05.2026	9781	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9782	25.05.2026	9782	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9783	25.05.2026	9783	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9784	25.05.2026	9784	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9785	25.05.2026	9785	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9786	25.05.2026	9786	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9787	25.05.2026	9787	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9788	25.05.2026	9788	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9789	25.05.2026	9789	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9790	25.05.2026	9790	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9791	25.05.2026	9791	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9792	25.05.2026	9792	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9793	25.05.2026	9793	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9794	25.05.2026	9794	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9795	25.05.2026	9795	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9796	25.05.2026	9796	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9797	25.05.2026	9797	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9798	25.05.2026	9798	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9799	25.05.2026	9799	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9800	25.05.2026	9800	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9801	25.05.2026	9801	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9802	25.05.2026	9802	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9803	25.05.2026	9803	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9804	25.05.2026	9804	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9805	25.05.2026	9805	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9806	25.05.2026	9806	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9807	25.05.2026	9807	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9808	25.05.2026	9808	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9809	25.05.2026	9809	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9810	25.05.2026	9810	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9811	25.05.2026	9811	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9812	25.05.2026	9812	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9813	25.05.2026	9813	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9814	25.05.2026	9814	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9815	25.05.2026	9815	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9816	25.05.2026	9816	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9817	25.05.2026	9817	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9818	25.05.2026	9818	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9819	25.05.2026	9819	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9820	25.05.2026	9820	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9821	25.05.2026	9821	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9822	25.05.2026	9822	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9823	25.05.2026	9823	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9824	25.05.2026	9824	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9825	25.05.2026	9825	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9826	25.05.2026	9826	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9827	25.05.2026	9827	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9828	25.05.2026	9828	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9829	25.05.2026	9829	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9830	25.05.2026	9830	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9831	25.05.2026	9831	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9832	25.05.2026	9832	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9833	25.05.2026	9833	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9834	25.05.2026	9834	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9835	25.05.2026	9835	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9836	25.05.2026	9836	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9837	25.05.2026	9837	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9838	25.05.2026	9838	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9839	25.05.2026	9839	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9840	25.05.2026	9840	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9841	25.05.2026	9841	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9842	25.05.2026	9842	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9843	25.05.2026	9843	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9844	25.05.2026	9844	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9845	25.05.2026	9845	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9846	25.05.2026	9846	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9847	25.05.2026	9847	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9848	25.05.2026	9848	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9849	25.05.2026	9849	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9850	25.05.2026	9850	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9851	25.05.2026	9851	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9852	25.05.2026	9852	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9853	25.05.2026	9853	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9854	25.05.2026	9854	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9855	25.05.2026	9855	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9856	25.05.2026	9856	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9857	25.05.2026	9857	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9858	25.05.2026	9858	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9859	25.05.2026	9859	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9860	25.05.2026	9860	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9861	25.05.2026	9861	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9862	25.05.2026	9862	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9863	25.05.2026	9863	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9864	25.05.2026	9864	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9865	25.05.2026	9865	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9866	25.05.2026	9866	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9867	25.05.2026	9867	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9868	25.05.2026	9868	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9869	25.05.2026	9869	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9870	25.05.2026	9870	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9871	25.05.2026	9871	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9872	25.05.2026	9872	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9873	25.05.2026	9873	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9874	25.05.2026	9874	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9875	25.05.2026	9875	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9876	25.05.2026	9876	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9877	25.05.2026	9877	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9878	25.05.2026	9878	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9879	25.05.2026	9879	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9880	25.05.2026	9880	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9881	25.05.2026	9881	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9882	25.05.2026	9882	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9883	25.05.2026	9883	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9884	25.05.2026	9884	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9885	25.05.2026	9885	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9886	25.05.2026	9886	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9887	25.05.2026	9887	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9888	25.05.2026	9888	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9889	25.05.2026	9889	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9890	25.05.2026	9890	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9891	25.05.2026	9891	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9892	25.05.2026	9892	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9893	25.05.2026	9893	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9894	25.05.2026	9894	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9895	25.05.2026	9895	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9896	25.05.2026	9896	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9897	25.05.2026	9897	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9898	25.05.2026	9898	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9899	25.05.2026	9899	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9900	25.05.2026	9900	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9901	25.05.2026	9901	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9902	25.05.2026	9902	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9903	25.05.2026	9903	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9904	25.05.2026	9904	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9905	25.05.2026	9905	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9906	25.05.2026	9906	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9907	25.05.2026	9907	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9908	25.05.2026	9908	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9909	25.05.2026	9909	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9910	25.05.2026	9910	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9911	25.05.2026	9911	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9912	25.05.2026	9912	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9913	25.05.2026	9913	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9914	25.05.2026	9914	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9915	25.05.2026	9915	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9916	25.05.2026	9916	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9917	25.05.2026	9917	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9918	25.05.2026	9918	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9919	25.05.2026	9919	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9920	25.05.2026	9920	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9921	25.05.2026	9921	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9922	25.05.2026	9922	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9923	25.05.2026	9923	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9924	25.05.2026	9924	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9925	25.05.2026	9925	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9926	25.05.2026	9926	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9927	25.05.2026	9927	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9928	25.05.2026	9928	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9929	25.05.2026	9929	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9930	25.05.2026	9930	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9931	25.05.2026	9931	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9932	25.05.2026	9932	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9933	25.05.2026	9933	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9934	25.05.2026	9934	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9935	25.05.2026	9935	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9936	25.05.2026	9936	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9937	25.05.2026	9937	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9938	25.05.2026	9938	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9939	25.05.2026	9939	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9940	25.05.2026	9940	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9941	25.05.2026	9941	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9942	25.05.2026	9942	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9943	25.05.2026	9943	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9944	25.05.2026	9944	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9945	25.05.2026	9945	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9946	25.05.2026	9946	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9947	25.05.2026	9947	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9948	25.05.2026	9948	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9949	25.05.2026	9949	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9950	25.05.2026	9950	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9951	25.05.2026	9951	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9952	25.05.2026	9952	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9953	25.05.2026	9953	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9954	25.05.2026	9954	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9955	25.05.2026	9955	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9956	25.05.2026	9956	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9957	25.05.2026	9957	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9958	25.05.2026	9958	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9959	25.05.2026	9959	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9960	25.05.2026	9960	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9961	25.05.2026	9961	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9962	25.05.2026	9962	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9963	25.05.2026	9963	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9964	25.05.2026	9964	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9965	25.05.2026	9965	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9966	25.05.2026	9966	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9967	25.05.2026	9967	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9968	25.05.2026	9968	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9969	25.05.2026	9969	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9970	25.05.2026	9970	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9971	25.05.2026	9971	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9972	25.05.2026	9972	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9973	25.05.2026	9973	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9974	25.05.2026	9974	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9975	25.05.2026	9975	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9976	25.05.2026	9976	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9977	25.05.2026	9977	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9978	25.05.2026	9978	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9979	25.05.2026	9979	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9980	25.05.2026	9980	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9981	25.05.2026	9981	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9982	25.05.2026	9982	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9983	25.05.2026	9983	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9984	25.05.2026	9984	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9985	25.05.2026	9985	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9986	25.05.2026	9986	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9987	25.05.2026	9987	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9988	25.05.2026	9988	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9989	25.05.2026	9989	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9990	25.05.2026	9990	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9991	25.05.2026	9991	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9992	25.05.2026	9992	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9993	25.05.2026	9993	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9994	25.05.2026	9994	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9995	25.05.2026	9995	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9996	25.05.2026	9996	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

9997	25.05.2026	9997	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9998	25.05.2026	9998	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
9999	25.05.2026	9999	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10000	25.05.2026	10000	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10001	25.05.2026	10001	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10002	25.05.2026	10002	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10003	25.05.2026	10003	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10004	25.05.2026	10004	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10005	25.05.2026	10005	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10006	25.05.2026	10006	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10007	25.05.2026	10007	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10008	25.05.2026	10008	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10009	25.05.2026	10009	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10010	25.05.2026	10010	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10011	25.05.2026	10011	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10012	25.05.2026	10012	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10013	25.05.2026	10013	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10014	25.05.2026	10014	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10015	25.05.2026	10015	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10016	25.05.2026	10016	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10017	25.05.2026	10017	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10018	25.05.2026	10018	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10019	25.05.2026	10019	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10020	25.05.2026	10020	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10021	25.05.2026	10021	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10022	25.05.2026	10022	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10023	25.05.2026	10023	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10024	25.05.2026	10024	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10025	25.05.2026	10025	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10026	25.05.2026	10026	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10027	25.05.2026	10027	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10028	25.05.2026	10028	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10029	25.05.2026	10029	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10030	25.05.2026	10030	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10031	25.05.2026	10031	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10032	25.05.2026	10032	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10033	25.05.2026	10033	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10034	25.05.2026	10034	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10035	25.05.2026	10035	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10036	25.05.2026	10036	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10037	25.05.2026	10037	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10038	25.05.2026	10038	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10039	25.05.2026	10039	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10040	25.05.2026	10040	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10041	25.05.2026	10041	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10042	25.05.2026	10042	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10043	25.05.2026	10043	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10044	25.05.2026	10044	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10045	25.05.2026	10045	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10046	25.05.2026	10046	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10047	25.05.2026	10047	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10048	25.05.2026	10048	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10049	25.05.2026	10049	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10050	25.05.2026	10050	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10051	25.05.2026	10051	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10052	25.05.2026	10052	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10053	25.05.2026	10053	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10054	25.05.2026	10054	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10055	25.05.2026	10055	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10056	25.05.2026	10056	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10057	25.05.2026	10057	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10058	25.05.2026	10058	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10059	25.05.2026	10059	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10060	25.05.2026	10060	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10061	25.05.2026	10061	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10062	25.05.2026	10062	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10063	25.05.2026	10063	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10064	25.05.2026	10064	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10065	25.05.2026	10065	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10066	25.05.2026	10066	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10067	25.05.2026	10067	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10068	25.05.2026	10068	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10069	25.05.2026	10069	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10070	25.05.2026	10070	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10071	25.05.2026	10071	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10072	25.05.2026	10072	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10073	25.05.2026	10073	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10074	25.05.2026	10074	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10075	25.05.2026	10075	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10076	25.05.2026	10076	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10077	25.05.2026	10077	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10078	25.05.2026	10078	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10079	25.05.2026	10079	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10080	25.05.2026	10080	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10081	25.05.2026	10081	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10082	25.05.2026	10082	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10083	25.05.2026	10083	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10084	25.05.2026	10084	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10085	25.05.2026	10085	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10086	25.05.2026	10086	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10087	25.05.2026	10087	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10088	25.05.2026	10088	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10089	25.05.2026	10089	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10090	25.05.2026	10090	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10091	25.05.2026	10091	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10092	25.05.2026	10092	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10093	25.05.2026	10093	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10094	25.05.2026	10094	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10095	25.05.2026	10095	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10096	25.05.2026	10096	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10097	25.05.2026	10097	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10098	25.05.2026	10098	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10099	25.05.2026	10099	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10100	25.05.2026	10100	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10101	25.05.2026	10101	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10102	25.05.2026	10102	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10103	25.05.2026	10103	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10104	25.05.2026	10104	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10105	25.05.2026	10105	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10106	25.05.2026	10106	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10107	25.05.2026	10107	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10108	25.05.2026	10108	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10109	25.05.2026	10109	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10110	25.05.2026	10110	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10111	25.05.2026	10111	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10112	25.05.2026	10112	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10113	25.05.2026	10113	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10114	25.05.2026	10114	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10115	25.05.2026	10115	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10116	25.05.2026	10116	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10117	25.05.2026	10117	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10118	25.05.2026	10118	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10119	25.05.2026	10119	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10120	25.05.2026	10120	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10121	25.05.2026	10121	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10122	25.05.2026	10122	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10123	25.05.2026	10123	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10124	25.05.2026	10124	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10125	25.05.2026	10125	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10126	25.05.2026	10126	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10127	25.05.2026	10127	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10128	25.05.2026	10128	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10129	25.05.2026	10129	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10130	25.05.2026	10130	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10131	25.05.2026	10131	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10132	25.05.2026	10132	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10133	25.05.2026	10133	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10134	25.05.2026	10134	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10135	25.05.2026	10135	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10136	25.05.2026	10136	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10137	25.05.2026	10137	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10138	25.05.2026	10138	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10139	25.05.2026	10139	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10140	25.05.2026	10140	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10141	25.05.2026	10141	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10142	25.05.2026	10142	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10143	25.05.2026	10143	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10144	25.05.2026	10144	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10145	25.05.2026	10145	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10146	25.05.2026	10146	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10147	25.05.2026	10147	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10148	25.05.2026	10148	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10149	25.05.2026	10149	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10150	25.05.2026	10150	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10151	25.05.2026	10151	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10152	25.05.2026	10152	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10153	25.05.2026	10153	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10154	25.05.2026	10154	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10155	25.05.2026	10155	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10156	25.05.2026	10156	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10157	25.05.2026	10157	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10158	25.05.2026	10158	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10159	25.05.2026	10159	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10160	25.05.2026	10160	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10161	25.05.2026	10161	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10162	25.05.2026	10162	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10163	25.05.2026	10163	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10164	25.05.2026	10164	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10165	25.05.2026	10165	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10166	25.05.2026	10166	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10167	25.05.2026	10167	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10168	25.05.2026	10168	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10169	25.05.2026	10169	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10170	25.05.2026	10170	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10171	25.05.2026	10171	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10172	25.05.2026	10172	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10173	25.05.2026	10173	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10174	25.05.2026	10174	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10175	25.05.2026	10175	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10176	25.05.2026	10176	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10177	25.05.2026	10177	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10178	25.05.2026	10178	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10179	25.05.2026	10179	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10180	25.05.2026	10180	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10181	25.05.2026	10181	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10182	25.05.2026	10182	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10183	25.05.2026	10183	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10184	25.05.2026	10184	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10185	25.05.2026	10185	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10186	25.05.2026	10186	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10187	25.05.2026	10187	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10188	25.05.2026	10188	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10189	25.05.2026	10189	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10190	25.05.2026	10190	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10191	25.05.2026	10191	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10192	25.05.2026	10192	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10193	25.05.2026	10193	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10194	25.05.2026	10194	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10195	25.05.2026	10195	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10196	25.05.2026	10196	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10197	25.05.2026	10197	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10198	25.05.2026	10198	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10199	25.05.2026	10199	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10200	25.05.2026	10200	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10201	25.05.2026	10201	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10202	25.05.2026	10202	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10203	25.05.2026	10203	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10204	25.05.2026	10204	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10205	25.05.2026	10205	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10206	25.05.2026	10206	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10207	25.05.2026	10207	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10208	25.05.2026	10208	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10209	25.05.2026	10209	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10210	25.05.2026	10210	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10211	25.05.2026	10211	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10212	25.05.2026	10212	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10213	25.05.2026	10213	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10214	25.05.2026	10214	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10215	25.05.2026	10215	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10216	25.05.2026	10216	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10217	25.05.2026	10217	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10218	25.05.2026	10218	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10219	25.05.2026	10219	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10220	25.05.2026	10220	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10221	25.05.2026	10221	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10222	25.05.2026	10222	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10223	25.05.2026	10223	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10224	25.05.2026	10224	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10225	25.05.2026	10225	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10226	25.05.2026	10226	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10227	25.05.2026	10227	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10228	25.05.2026	10228	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10229	25.05.2026	10229	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10230	25.05.2026	10230	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10231	25.05.2026	10231	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10232	25.05.2026	10232	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10233	25.05.2026	10233	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10234	25.05.2026	10234	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10235	25.05.2026	10235	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10236	25.05.2026	10236	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10237	25.05.2026	10237	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10238	25.05.2026	10238	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10239	25.05.2026	10239	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10240	25.05.2026	10240	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10241	25.05.2026	10241	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10242	25.05.2026	10242	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10243	25.05.2026	10243	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10244	25.05.2026	10244	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10245	25.05.2026	10245	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10246	25.05.2026	10246	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10247	25.05.2026	10247	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10248	25.05.2026	10248	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10249	25.05.2026	10249	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10250	25.05.2026	10250	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10251	25.05.2026	10251	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10252	25.05.2026	10252	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10253	25.05.2026	10253	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10254	25.05.2026	10254	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10255	25.05.2026	10255	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10256	25.05.2026	10256	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10257	25.05.2026	10257	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10258	25.05.2026	10258	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10259	25.05.2026	10259	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10260	25.05.2026	10260	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10261	25.05.2026	10261	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10262	25.05.2026	10262	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10263	25.05.2026	10263	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10264	25.05.2026	10264	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10265	25.05.2026	10265	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10266	25.05.2026	10266	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10267	25.05.2026	10267	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10268	25.05.2026	10268	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10269	25.05.2026	10269	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10270	25.05.2026	10270	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10271	25.05.2026	10271	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10272	25.05.2026	10272	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10273	25.05.2026	10273	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10274	25.05.2026	10274	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10275	25.05.2026	10275	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10276	20.05.2026	10276	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10277	20.05.2026	10277	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10278	20.05.2026	10278	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10279	20.05.2026	10279	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10280	20.05.2026	10280	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10281	20.05.2026	10281	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10282	20.05.2026	10282	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10283	20.05.2026	10283	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10284	20.05.2026	10284	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10285	20.05.2026	10285	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10286	20.05.2026	10286	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10287	20.05.2026	10287	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10288	20.05.2026	10288	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10289	20.05.2026	10289	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10290	20.05.2026	10290	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10291	20.05.2026	10291	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10292	20.05.2026	10292	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10293	20.05.2026	10293	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10294	20.05.2026	10294	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10295	20.05.2026	10295	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10296	20.05.2026	10296	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10297	20.05.2026	10297	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10298	20.05.2026	10298	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10299	20.05.2026	10299	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10300	20.05.2026	10300	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10301	20.05.2026	10301	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10302	20.05.2026	10302	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10303	20.05.2026	10303	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10304	20.05.2026	10304	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10305	20.05.2026	10305	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10306	20.05.2026	10306	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10307	20.05.2026	10307	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10308	20.05.2026	10308	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10309	20.05.2026	10309	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10310	20.05.2026	10310	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10311	20.05.2026	10311	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10312	20.05.2026	10312	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10313	20.05.2026	10313	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10314	20.05.2026	10314	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10315	20.05.2026	10315	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10316	20.05.2026	10316	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10317	20.05.2026	10317	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10318	20.05.2026	10318	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10319	20.05.2026	10319	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10320	20.05.2026	10320	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10321	22.05.2026	10321	dz. 9 AR. 1 ob. Poświętne	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SU ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Uwzględniono w zakresie umożliwienia funkcjonowania terenu składów i magazynów, ponieważ są one dopuszczone w strefie SP.
10322	22.05.2026	10322	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10323	22.05.2026	10323	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10324	22.05.2026	10324	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10325	22.05.2026	10325	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10326	22.05.2026	10326	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10327	22.05.2026	10327	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10328	22.05.2026	10328	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10329	22.05.2026	10329	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10330	22.05.2026	10330	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10331	22.05.2026	10331	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10332	22.05.2026	10332	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10333	22.05.2026	10333	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10334	22.05.2026	10334	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10335	22.05.2026	10335	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10336	22.05.2026	10336	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10337	22.05.2026	10337	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10338	22.05.2026	10338	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10339	22.05.2026	10339	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10340	22.05.2026	10340	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10341	22.05.2026	10341	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10342	22.05.2026	10342	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10343	22.05.2026	10343	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10344	22.05.2026	10344	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10345	22.05.2026	10345	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10346	22.05.2026	10346	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10347	22.05.2026	10347	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10348	22.05.2026	10348	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10349	22.05.2026	10349	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10350	22.05.2026	10350	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10351	22.05.2026	10351	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10352	25.05.2026	10352	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10353	25.05.2026	10353	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10354	25.05.2026	10354	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10355	25.05.2026	10355	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10356	25.05.2026	10356	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10357	25.05.2026	10357	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10358	25.05.2026	10358	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10359	25.05.2026	10359	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10360	25.05.2026	10360	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10361	20.05.2026	10361	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10362	20.05.2026	10362	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10363	20.05.2026	10363	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10364	20.05.2026	10364	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10365	20.05.2026	10365	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10366	20.05.2026	10366	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10367	20.05.2026	10367	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10368	20.05.2026	10368	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10369	20.05.2026	10369	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10370	20.05.2026	10370	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10371	20.05.2026	10371	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10372	20.05.2026	10372	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10373	20.05.2026	10373	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10374	20.05.2026	10374	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10375	20.05.2026	10375	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10376	20.05.2026	10376	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10377	20.05.2026	10377	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10378	20.05.2026	10378	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10379	20.05.2026	10379	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10380	20.05.2026	10380	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10381	20.05.2026	10381	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10382	20.05.2026	10382	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10383	20.05.2026	10383	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10384	20.05.2026	10384	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10385	20.05.2026	10385	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10386	20.05.2026	10386	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10387	20.05.2026	10387	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10388	20.05.2026	10388	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10389	20.05.2026	10389	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10390	20.05.2026	10390	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10391	20.05.2026	10391	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10392	20.05.2026	10392	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10393	20.05.2026	10393	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10394	20.05.2026	10394	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10395	20.05.2026	10395	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10396	20.05.2026	10396	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10397	20.05.2026	10397	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10398	20.05.2026	10398	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10399	20.05.2026	10399	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10400	20.05.2026	10400	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10401	20.05.2026	10401	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10402	20.05.2026	10402	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10403	20.05.2026	10403	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10404	20.05.2026	10404	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10405	20.05.2026	10405	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10406	20.05.2026	10406	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10407	20.05.2026	10407	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10408	20.05.2026	10408	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10409	20.05.2026	10409	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10410	20.05.2026	10410	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10411	20.05.2026	10411	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10412	20.05.2026	10412	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10413	20.05.2026	10413	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10414	20.05.2026	10414	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10415	20.05.2026	10415	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10416	20.05.2026	10416	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10417	20.05.2026	10417	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10418	20.05.2026	10418	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10419	20.05.2026	10419	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10420	20.05.2026	10420	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10421	20.05.2026	10421	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10422	20.05.2026	10422	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10423	20.05.2026	10423	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10424	20.05.2026	10424	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10425	20.05.2026	10425	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10426	20.05.2026	10426	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10427	20.05.2026	10427	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10428	20.05.2026	10428	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10429	20.05.2026	10429	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10430	20.05.2026	10430	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10431	20.05.2026	10431	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10432	20.05.2026	10432	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10433	20.05.2026	10433	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10434	20.05.2026	10434	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10435	20.05.2026	10435	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10436	20.05.2026	10436	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10437	20.05.2026	10437	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10438	20.05.2026	10438	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10439	20.05.2026	10439	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10440	20.05.2026	10440	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10441	20.05.2026	10441	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10442	20.05.2026	10442	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10443	20.05.2026	10443	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10444	20.05.2026	10444	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10445	20.05.2026	10445	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10446	22.05.2026	10446	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10447	22.05.2026	10447	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10448	22.05.2026	10448	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10449	22.05.2026	10449	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10450	22.05.2026	10450	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10451	22.05.2026	10451	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10452	22.05.2026	10452	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10453	22.05.2026	10453	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10454	22.05.2026	10454	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10455	22.05.2026	10455	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10456	22.05.2026	10456	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10457	22.05.2026	10457	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10458	22.05.2026	10458	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10459	22.05.2026	10459	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10460	22.05.2026	10460	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10461	22.05.2026	10461	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10462	22.05.2026	10462	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10463	22.05.2026	10463	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10464	22.05.2026	10464	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10465	22.05.2026	10465	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10466	22.05.2026	10466	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10467	22.05.2026	10467	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10468	22.05.2026	10468	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10469	22.05.2026	10469	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10470	22.05.2026	10470	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10471	22.05.2026	10471	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10472	22.05.2026	10472	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10473	22.05.2026	10473	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10474	22.05.2026	10474	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10475	22.05.2026	10475	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10476	22.05.2026	10476	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10477	22.05.2026	10477	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10478	22.05.2026	10478	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10479	22.05.2026	10479	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10480	22.05.2026	10480	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10481	22.05.2026	10481	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10482	22.05.2026	10482	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10483	22.05.2026	10483	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10484	22.05.2026	10484	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10485	22.05.2026	10485	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10486	22.05.2026	10486	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10487	22.05.2026	10487	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10488	22.05.2026	10488	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10489	22.05.2026	10489	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10490	22.05.2026	10490	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10491	22.05.2026	10491	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10492	22.05.2026	10492	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10493	22.05.2026	10493	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10494	22.05.2026	10494	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10495	22.05.2026	10495	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10496	22.05.2026	10496	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10497	22.05.2026	10497	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10498	22.05.2026	10498	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10499	22.05.2026	10499	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10500	22.05.2026	10500	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10501	22.05.2026	10501	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10502	22.05.2026	10502	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10503	22.05.2026	10503	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10504	22.05.2026	10504	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10505	22.05.2026	10505	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10506	22.05.2026	10506	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10507	22.05.2026	10507	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10508	22.05.2026	10508	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10509	22.05.2026	10509	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10510	22.05.2026	10510	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10511	22.05.2026	10511	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10512	22.05.2026	10512	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10513	22.05.2026	10513	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10514	22.05.2026	10514	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10515	22.05.2026	10515	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10516	22.05.2026	10516	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10517	22.05.2026	10517	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10518	22.05.2026	10518	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10519	22.05.2026	10519	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10520	22.05.2026	10520	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10521	22.05.2026	10521	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10522	22.05.2026	10522	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10523	22.05.2026	10523	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10524	22.05.2026	10524	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10525	22.05.2026	10525	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10526	22.05.2026	10526	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10527	22.05.2026	10527	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10528	22.05.2026	10528	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10529	22.05.2026	10529	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10530	22.05.2026	10530	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10531	22.05.2026	10531	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10532	22.05.2026	10532	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10533	22.05.2026	10533	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10534	22.05.2026	10534	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10535	22.05.2026	10535	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10536	22.05.2026	10536	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10537	22.05.2026	10537	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10538	22.05.2026	10538	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10539	22.05.2026	10539	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10540	22.05.2026	10540	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10541	22.05.2026	10541	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10542	22.05.2026	10542	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10543	22.05.2026	10543	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10544	22.05.2026	10544	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10545	22.05.2026	10545	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10546	22.05.2026	10546	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10547	22.05.2026	10547	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10548	22.05.2026	10548	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10549	22.05.2026	10549	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10550	22.05.2026	10550	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10551	22.05.2026	10551	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10552	22.05.2026	10552	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10553	22.05.2026	10553	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10554	22.05.2026	10554	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10555	22.05.2026	10555	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10556	22.05.2026	10556	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10557	22.05.2026	10557	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10558	22.05.2026	10558	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10559	22.05.2026	10559	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10560	22.05.2026	10560	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10561	22.05.2026	10561	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10562	22.05.2026	10562	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10563	22.05.2026	10563	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10564	22.05.2026	10564	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10565	22.05.2026	10565	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10566	22.05.2026	10566	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10567	22.05.2026	10567	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10568	22.05.2026	10568	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10569	22.05.2026	10569	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10570	22.05.2026	10570	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10571	22.05.2026	10571	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10572	22.05.2026	10572	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10573	22.05.2026	10573	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10574	22.05.2026	10574	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10575	22.05.2026	10575	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10576	22.05.2026	10576	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10577	22.05.2026	10577	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10578	22.05.2026	10578	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10579	22.05.2026	10579	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10580	22.05.2026	10580	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10581	22.05.2026	10581	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10582	22.05.2026	10582	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10583	22.05.2026	10583	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10584	22.05.2026	10584	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10585	22.05.2026	10585	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10586	22.05.2026	10586	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10587	22.05.2026	10587	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10588	22.05.2026	10588	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10589	22.05.2026	10589	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10590	22.05.2026	10590	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10591	22.05.2026	10591	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10592	22.05.2026	10592	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10593	22.05.2026	10593	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10594	22.05.2026	10594	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10595	22.05.2026	10595	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10596	22.05.2026	10596	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10597	22.05.2026	10597	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10598	22.05.2026	10598	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10599	22.05.2026	10599	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10600	22.05.2026	10600	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10601	22.05.2026	10601	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10602	22.05.2026	10602	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10603	22.05.2026	10603	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10604	22.05.2026	10604	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10605	22.05.2026	10605	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10606	22.05.2026	10606	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10607	22.05.2026	10607	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10608	22.05.2026	10608	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10609	22.05.2026	10609	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10610	22.05.2026	10610	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10611	22.05.2026	10611	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10612	22.05.2026	10612	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10613	22.05.2026	10613	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10614	22.05.2026	10614	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10615	22.05.2026	10615	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10616	22.05.2026	10616	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10617	22.05.2026	10617	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10618	22.05.2026	10618	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10619	22.05.2026	10619	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10620	22.05.2026	10620	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10621	22.05.2026	10621	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10622	22.05.2026	10622	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10623	22.05.2026	10623	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10624	22.05.2026	10624	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10625	22.05.2026	10625	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10626	22.05.2026	10626	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10627	22.05.2026	10627	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10628	22.05.2026	10628	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10629	22.05.2026	10629	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10630	22.05.2026	10630	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10631	22.05.2026	10631	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10632	22.05.2026	10632	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10633	22.05.2026	10633	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10634	22.05.2026	10634	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10635	22.05.2026	10635	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10636	22.05.2026	10636	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10637	22.05.2026	10637	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10638	22.05.2026	10638	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10639	22.05.2026	10639	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10640	22.05.2026	10640	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10641	22.05.2026	10641	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10642	22.05.2026	10642	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10643	22.05.2026	10643	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10644	22.05.2026	10644	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10645	22.05.2026	10645	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10646	22.05.2026	10646	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10647	22.05.2026	10647	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10648	22.05.2026	10648	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10649	22.05.2026	10649	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10650	22.05.2026	10650	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10651	22.05.2026	10651	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10652	22.05.2026	10652	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10653	22.05.2026	10653	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10654	22.05.2026	10654	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10655	22.05.2026	10655	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10656	22.05.2026	10656	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10657	22.05.2026	10657	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10658	22.05.2026	10658	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10659	22.05.2026	10659	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10660	22.05.2026	10660	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10661	22.05.2026	10661	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10662	22.05.2026	10662	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10663	22.05.2026	10663	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10664	22.05.2026	10664	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10665	22.05.2026	10665	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10666	22.05.2026	10666	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10667	22.05.2026	10667	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10668	22.05.2026	10668	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10669	22.05.2026	10669	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10670	22.05.2026	10670	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10671	22.05.2026	10671	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10672	22.05.2026	10672	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10673	22.05.2026	10673	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10674	22.05.2026	10674	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10675	22.05.2026	10675	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10676	22.05.2026	10676	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10677	22.05.2026	10677	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10678	22.05.2026	10678	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10679	22.05.2026	10679	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10680	22.05.2026	10680	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10681	22.05.2026	10681	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10682	22.05.2026	10682	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10683	22.05.2026	10683	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10684	22.05.2026	10684	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10685	22.05.2026	10685	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10686	22.05.2026	10686	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10687	22.05.2026	10687	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10688	22.05.2026	10688	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10689	22.05.2026	10689	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10690	22.05.2026	10690	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10691	22.05.2026	10691	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10692	22.05.2026	10692	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10693	22.05.2026	10693	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10694	22.05.2026	10694	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10695	22.05.2026	10695	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10696	22.05.2026	10696	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10697	22.05.2026	10697	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10698	22.05.2026	10698	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10699	22.05.2026	10699	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10700	22.05.2026	10700	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10701	22.05.2026	10701	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10702	22.05.2026	10702	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10703	22.05.2026	10703	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10704	22.05.2026	10704	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10705	22.05.2026	10705	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10706	22.05.2026	10706	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10707	22.05.2026	10707	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10708	22.05.2026	10708	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10709	22.05.2026	10709	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10710	22.05.2026	10710	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10711	22.05.2026	10711	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10712	22.05.2026	10712	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10713	22.05.2026	10713	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10714	22.05.2026	10714	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10715	22.05.2026	10715	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10716	22.05.2026	10716	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10717	22.05.2026	10717	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10718	22.05.2026	10718	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10719	22.05.2026	10719	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10720	22.05.2026	10720	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10721	22.05.2026	10721	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10722	22.05.2026	10722	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10723	22.05.2026	10723	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10724	22.05.2026	10724	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10725	22.05.2026	10725	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10726	22.05.2026	10726	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10727	22.05.2026	10727	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10728	22.05.2026	10728	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10729	22.05.2026	10729	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10730	22.05.2026	10730	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10731	22.05.2026	10731	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10732	22.05.2026	10732	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10733	22.05.2026	10733	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10734	22.05.2026	10734	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10735	22.05.2026	10735	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10736	22.05.2026	10736	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10737	22.05.2026	10737	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10738	22.05.2026	10738	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10739	22.05.2026	10739	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10740	22.05.2026	10740	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10741	22.05.2026	10741	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10742	22.05.2026	10742	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10743	22.05.2026	10743	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10744	22.05.2026	10744	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10745	22.05.2026	10745	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10746	22.05.2026	10746	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10747	22.05.2026	10747	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10748	22.05.2026	10748	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10749	22.05.2026	10749	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10750	22.05.2026	10750	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10751	22.05.2026	10751	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10752	22.05.2026	10752	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10753	22.05.2026	10753	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10754	22.05.2026	10754	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10755	22.05.2026	10755	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10756	22.05.2026	10756	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10757	22.05.2026	10757	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10758	22.05.2026	10758	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10759	22.05.2026	10759	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10760	22.05.2026	10760	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10761	22.05.2026	10761	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10762	22.05.2026	10762	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10763	22.05.2026	10763	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10764	22.05.2026	10764	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10765	22.05.2026	10765	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10766	22.05.2026	10766	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10767	22.05.2026	10767	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10768	22.05.2026	10768	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10769	22.05.2026	10769	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10770	22.05.2026	10770	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10771	22.05.2026	10771	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10772	22.05.2026	10772	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10773	22.05.2026	10773	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10774	22.05.2026	10774	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10775	22.05.2026	10775	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10776	22.05.2026	10776	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10777	22.05.2026	10777	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10778	22.05.2026	10778	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10779	22.05.2026	10779	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10780	22.05.2026	10780	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10781	22.05.2026	10781	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10782	22.05.2026	10782	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10783	22.05.2026	10783	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10784	22.05.2026	10784	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10785	22.05.2026	10785	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10786	22.05.2026	10786	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10787	22.05.2026	10787	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10788	22.05.2026	10788	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10789	22.05.2026	10789	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10790	22.05.2026	10790	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10791	22.05.2026	10791	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10792	22.05.2026	10792	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10793	22.05.2026	10793	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10794	22.05.2026	10794	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10795	22.05.2026	10795	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10796	22.05.2026	10796	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10797	22.05.2026	10797	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10798	22.05.2026	10798	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10799	22.05.2026	10799	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10800	22.05.2026	10800	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10801	22.05.2026	10801	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10802	22.05.2026	10802	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10803	22.05.2026	10803	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10804	22.05.2026	10804	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10805	22.05.2026	10805	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10806	22.05.2026	10806	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10807	22.05.2026	10807	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10808	22.05.2026	10808	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10809	22.05.2026	10809	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10810	22.05.2026	10810	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10811	22.05.2026	10811	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10812	22.05.2026	10812	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10813	22.05.2026	10813	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10814	22.05.2026	10814	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10815	22.05.2026	10815	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10816	22.05.2026	10816	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10817	22.05.2026	10817	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10818	22.05.2026	10818	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10819	22.05.2026	10819	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10820	22.05.2026	10820	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10821	22.05.2026	10821	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10822	22.05.2026	10822	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10823	22.05.2026	10823	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10824	22.05.2026	10824	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10825	22.05.2026	10825	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10826	22.05.2026	10826	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10827	22.05.2026	10827	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10828	22.05.2026	10828	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10829	22.05.2026	10829	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10830	22.05.2026	10830	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10831	22.05.2026	10831	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10832	22.05.2026	10832	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10833	22.05.2026	10833	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10834	22.05.2026	10834	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10835	22.05.2026	10835	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10836	22.05.2026	10836	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10837	22.05.2026	10837	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10838	22.05.2026	10838	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10839	22.05.2026	10839	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10840	22.05.2026	10840	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10841	22.05.2026	10841	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10842	22.05.2026	10842	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10843	22.05.2026	10843	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10844	22.05.2026	10844	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10845	22.05.2026	10845	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10846	22.05.2026	10846	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10847	22.05.2026	10847	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10848	22.05.2026	10848	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10849	22.05.2026	10849	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10850	22.05.2026	10850	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10851	22.05.2026	10851	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10852	22.05.2026	10852	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10853	22.05.2026	10853	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10854	22.05.2026	10854	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10855	22.05.2026	10855	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10856	22.05.2026	10856	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10857	22.05.2026	10857	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10858	22.05.2026	10858	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10859	22.05.2026	10859	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10860	22.05.2026	10860	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10861	22.05.2026	10861	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10862	22.05.2026	10862	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10863	22.05.2026	10863	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10864	22.05.2026	10864	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10865	22.05.2026	10865	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10866	22.05.2026	10866	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10867	22.05.2026	10867	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10868	22.05.2026	10868	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10869	22.05.2026	10869	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10870	22.05.2026	10870	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10871	22.05.2026	10871	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10872	22.05.2026	10872	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10873	22.05.2026	10873	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10874	22.05.2026	10874	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10875	22.05.2026	10875	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10876	22.05.2026	10876	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10877	22.05.2026	10877	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10878	22.05.2026	10878	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10879	22.05.2026	10879	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10880	22.05.2026	10880	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10881	22.05.2026	10881	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

10882	22.05.2026	10882	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10883	22.05.2026	10883	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10884	22.05.2026	10884	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10885	22.05.2026	10885	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10886	22.05.2026	10886	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10887	22.05.2026	10887	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10888	22.05.2026	10888	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10889	22.05.2026	10889	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10890	22.05.2026	10890	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10891	22.05.2026	10891	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10892	22.05.2026	10892	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10893	20.05.2026	10893	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10894	20.05.2026	10894	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10895	20.05.2026	10895	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10896	20.05.2026	10896	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10897	20.05.2026	10897	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10898	20.05.2026	10898	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10899	20.05.2026	10899	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.

10900	20.05.2026	10900	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10901	20.05.2026	10901	Trasa Czeska wg archiwalnego Studium 2010	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10902	25.05.2026	10902	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10903	25.05.2026	10903	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10904	25.05.2026	10904	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10905	25.05.2026	10905	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10906	25.05.2026	10906	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10907	25.05.2026	10907	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10908	25.05.2026	10908	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10909	25.05.2026	10909	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10910	25.05.2026	10910	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10911	25.05.2026	10911	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10912	25.05.2026	10912	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10913	25.05.2026	10913	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10914	25.05.2026	10914	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10915	25.05.2026	10915	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10916	25.05.2026	10916	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10917	25.05.2026	10917	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10918	25.05.2026	10918	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10919	25.05.2026	10919	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10920	25.05.2026	10920	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10921	25.05.2026	10921	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10922	25.05.2026	10922	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10923	25.05.2026	10923	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10924	25.05.2026	10924	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10925	25.05.2026	10925	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10926	25.05.2026	10926	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

10927	25.05.2026	10927	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10928	25.05.2026	10928	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10929	25.05.2026	10929	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10930	25.05.2026	10930	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10931	25.05.2026	10931	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10932	25.05.2026	10932	dz. 16 AR. 18 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10933	25.05.2026	10933	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10934	25.05.2026	10934	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10935	25.05.2026	10935	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10936	25.05.2026	10936	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10937	25.05.2026	10937	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10938	25.05.2026	10938	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10939	25.05.2026	10939	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10940	25.05.2026	10940	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10941	25.05.2026	10941	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10942	25.05.2026	10942	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10943	25.05.2026	10943	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10944	25.05.2026	10944	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10945	25.05.2026	10945	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10946	25.05.2026	10946	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10947	25.05.2026	10947	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10948	25.05.2026	10948	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10949	25.05.2026	10949	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10950	25.05.2026	10950	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10951	25.05.2026	10951	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
10952	24.05.2026	10952	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
10953	25.05.2026	10953	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
10954	25.05.2026	10954	strefy 13SP, 39SP, 61SI, 81SP, 88SW, 116SU, 108SU, 1697SJ, 804SW, 764SW, 759SW, 742SW, 41SP, 48SP, 53SP, 56SP, 638SJ, 662SJ	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SN, SO na części przedmiotowego obszaru, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

10955	25.05.2026	10955	dz. 20 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 16/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 16/2 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/1 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/2 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/3 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/4 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/5 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/6 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/6 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/8 AR. 10 ob. Jarnołtów, dz. 18/9 AR. 10 ob. Jarnołtów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze przeznaczeń dopuszczających OZE, ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
10956	25.05.2026	10956	dz. 31/5 AR. 31 ob. Swojczyce, dz. 25, 27 AR. 5 ob. Swojczyce, dz. 12/1 AR. 12 ob. Swojczyce, dz. 13/1, 13/3 AR. 13 ob. Swojczyce, dz. 1/1, 2/1, 2/12, 2/14, 4 AR. 14 ob. Swojczyce, dz. 15/3, 15/12 AR. 15 ob. Swojczyce, dz. 36 AR. 29 ob. Swojczyce, dz. 1/1, 4/1, 5/1, 5/3, 9/1, 9/2, 9/3 AR. 30 ob. Swojczyce, dz. 17/2, 17/3, 19 AR. 5 ob. Swojczyce, dz. 2/3 AR. 6 ob. Swojczyce, dz. 22/3, 50, 4 AR. 4 ob. Swojczyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SN na części wskazanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie powiększenia obszaru uzupełnienia zabudowy, ponieważ wskazany obszar znajduje się poza zasięgiem obszaru uzupełniania zabudowy wyznaczonym zgodnie z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10957	25.05.2026	10957	dz. 25/2 AR. 23 ob. Swojczyce, dz. 4/3 AR. 28 ob. Swojczyce	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej na strefę SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
10958	25.05.2026	10958	dz. 1/4 AR. 1 ob. Pawłowice, dz. 1/6 AR. 1 ob. Pawłowice, dz. 1/1 AR. 13 ob. Pawłowice, dz. 20/4 AR. 14 ob. Pawłowice, dz. 50/1 AR. 2 ob. Pawłowice, dz. 2 AR. 14 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy planistycznej SP ze względu na ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
10959	25.05.2026	10959	dz. 22/1 AR. 22 ob. Pawłowice, dz. 30/3 AR. 22 ob. Pawłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej, zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy.
10960	25.05.2026	10960	dz. 154/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 155 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej we wniosku strefy planistycznej SW ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
10961	25.05.2026	10961	dz. 11/5 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/2 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 5/4 AR. 9 ob. Jagodno, dz. 1/3 AR. 3 ob. Jagodno, dz. 3/3 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 148/4 AR. 1 ob. Jagodno, dz. 6 AR. 4 ob. Jagodno, dz. 13/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 13/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/1 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 14/3 AR. 17 ob. Wojszyce, dz. 15/2 AR. 17 ob. Wojszyce	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
10962	25.05.2026	10962	strefy 1740SW, 1756SW, 171SU, 640SU, 627SU, 182SP, 739SN, 3946SJ, 750SN, 754SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SJ, SU, SC, SK, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10963	23.05.2026	10963	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
10964	23.05.2026	10964	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
10965	23.05.2026	10965	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
10966	23.05.2026	10966	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
10967	25.05.2026	10967	strefa 3051SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10968	25.05.2026	10968	dz. 17/2 AR. 6 ob. Świniary	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmniejszenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych, zmniejszania antropopresji oraz równoważenia procesów urbanizacji poprzez kształtowanie zieleni i ograniczanie zabudowy. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10969	25.05.2026	10969	Osiedle Psie Pole-Zawidawie	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany oraz ograniczania wskazanych w uwadze stref planistycznych SW w rejonie rzeki Widawy na inne strefy planistyczze względu na rozbieżności z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz rozbieżności z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczania ciągów pieszo-rowerowych ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowych stref zieleni i rekreacji SN oraz poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10970	22.05.2026	10970	dz. 3/1 AR. 7 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia na wskazanej nieruchomości strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.

10971	22.05.2026	10971	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
10972	22.05.2026	10972	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10973	23.05.2026	10973	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10974	23.05.2026	10974	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10975	23.05.2026	10975	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10976	23.05.2026	10976	strefy 12SU, 171SN, 235SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10977	23.05.2026	10977	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 17 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dla wskazanej strefy dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU. Nie uwzględniono w zakresie braku zwiększania liczby zabudowań we wskazanej strefie, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Plan ogólny określa w ramach wyznaczonych stref planistycznych jedynie parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, zaś dokładne określenie położenia i zasięgu zabudowy jest materią miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie i utrzymanie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
10978	23.05.2026	10978	strefy 91SI, 180SI, 86SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie rezygnacji ze wskazanych w uwadze stref lub zmiany ich przebiegu. Strefy te są częścią Łącznika Muchoborskiego, który jest jednym z elementów podstawowego układu drogowego miasta. Pozwala on na dojazd od obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej z pominięciem intensywnie zabudowanych osiedli mieszkaniowych Nowego Dworu i Muchoboru Małego. Strefy pod Łącznik Muchoborski zostały wyznaczone w oparciu o przebieg ustalony w Studium. Brak jest obecnie bardziej szczegółowych dokumentacji stanowiących podstawę do zmiany tego przebiegu. Jednocześnie strefa infrastrukturalna dopuszcza w swoim profilu podstawowym ogrody działkowe oraz w profilu dodatkowym tereny zieleni, lasów i wód.
10979	23.05.2026	10979	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10980	23.05.2026	10980	dz. 4/18 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/4 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/1 AR. 2 ob. Bartoszowice, dz. 3/3 AR. 2 ob. Bartoszowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10981	22.05.2026	10981	dz. 13/27 AR. 9 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10982	22.05.2026	10982	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10983	22.05.2026	10983	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i nie wprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia pętli tramwajowej na działkach 17/2, 17/6, 17/8 AR-40, obręb Grabiszyn. Jest to obszar obecnej pętli autobusowej, które z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego nie mają wyodrębnionych stref. Uwzględniono natomiast w zakresie miejsca na pętlę tramwajową przy Moście Racławickim poprzez wyznaczenie strefy infrastrukturalnej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

10984	24.05.2026	10984	dz. 3/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 9/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 6 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 5 AR. 2 ob. Nowy Dwór, dz. 24/2 AR. 2 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10985	24.05.2026	10985	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
10986	24.05.2026	10986	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi (strefa OUZ Krzyki-Partynice)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10987	24.05.2026	10987	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany.
10988	24.05.2026	10988	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10989	22.05.2026	10989	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10990	22.05.2026	10990	dz. 2/1, 6/8, 6/12, 12/1, 12/3, 12/5 AR. 1 ob. Kowale, dz. 9, 11/7, 11/8, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/18, 11/19, 96/5, 96/6, 189/1, 189/2, 189/3 AR. 24 ob. Kowale	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU na części wnioskowanego obszaru, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SH na części wnioskowanego obszaru, ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10991	23.05.2026	10991	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10992	23.05.2026	10992	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.

10993	23.05.2026	10993	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
10994	22.05.2026	10994	dz. 45/4 AR. 4 ob. Stabłowice, dz. 45/5 AR. 4 ob. Stabłowice, dz. 45/7 AR. 4 ob. Stabłowice, dz. 3/12 AR. 2 ob. Stabłowice; strefa 153SP; strefa 2373SJ, 2471SJ; strefa 585SU; strefy 1479SW, 1397SW; strefy 172SP, 164SP; strefy 92SW, 2667SJ, 3217SJ (na zachód od ul. Batorego)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SP, wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia tereny zieleni, wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO, ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a także zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
10995	24.05.2026	10995	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez obniżenie wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
10996	24.05.2026	10996	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
10997	24.05.2026	10997	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
10998	24.05.2026	10998	dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
10999	22.05.2026	10999	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
11000	22.05.2026	11000	teren 8MN1 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie zespołu urbanistycznego Psie Pole Małomiasteczkowe we Wrocławiu (uchwała nr XXXVIII/1226/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 września 2009 r.)	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanego fragmentu strefy planistycznej SW na strefę planistyczną SJ, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie objęcia części wskazanego obszaru strefą planistyczną SN ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11001	23.05.2026	11001	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
11002	24.05.2026	11002	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

11003	24.05.2026	11003	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11004	22.05.2026	11004	strefa 194SN	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SW i SJ ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
11005	22.05.2026	11005	strefa 79SU	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SW, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
11006	23.05.2026	11006	strefa 2601SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
11007	23.05.2026	11007	dz. 6/66 AR. 35 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia terenu zieleni urządzonej oraz usunięcia handlu wielkopowierzchniowego z profilu dodatkowego ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
11008	23.05.2026	11008	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
11009	23.05.2026	11009	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11010	23.05.2026	11010	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11011	23.05.2026	11011	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11012	23.05.2026	11012	dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu dodatkowym strefy ze względu na potrzebę utrzymania większej ogólności stref. Klasyfikacja typów stref i podziałów pod względem profilu dodatkowego poprzedzona była analizą uwarunkowań, obwiązujących dokumentów planistycznych i przepisów prawa. Nie uwzględniono w zakresie połączenia stref ze względu na różnice parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11013	23.05.2026	11013	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11014	23.05.2026	11014	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.

11015	23.05.2026	11015	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 3 do uwagi, strefy 413SW, 394SW, 333SW, 318SW, 280SW, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy.
11016	23.05.2026	11016	zgodnie z załącznikiem graficznym do uwagi, rejon ul. Karmelkowej i Targowej	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11017	23.05.2026	11017	tereny 1KD-Z w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju KRZYKI I we Wrocławiu (uchwała nr XVI/474/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 25 lutego 2008 r.) oraz południowej części obszaru rozwoju Krzyki I we Wrocławiu (uchwała nr XIV/339/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 stycznia 2008 r.)	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresienie wprowadzenia strefy komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
11018	23.05.2026	11018	łącznik Oporowski i oś Inkubacji wg załącznika graficznego do uwagi, część tras G5 i Z50 z obowiązującego Studium 2018	Częściowo nieuwzględniona	Uwzględniono w zakresie dotyczącym włączenia do podstawowego układu drogowego ulicy przebiegającej po północnej stronie linii kolejowej 274 poprzez wprowadzenie dodatkowej strefy SI na odcinku pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a rejonem ul. Krzemienieckiej. Ponadto poszerzona została strefa na połączenie komunikacyjne na odcinku pomiędzy ul. Awicenny a Osią Inkubacji. W zakresie połączenia przekraczającego linię kolejową 274 uzupełniono uzasadnienie do POG. Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia strefy dla "dawnej" Trasy Czeskiej w korytarzu wyznaczonym m.in. w Studium 2010, jak i wcześniejszych studiach, o parametrach co najmniej G 2x2 na pozostałym odcinku tj. od Osi Inkubacji w kierunku południowym. Oś Inkubacji, pomiędzy ul. Mokronoską a rejonem linii kolejowej 274 jest już zaprojektowana i niebawem rozpocznie się jej budowa. Nie ma więc możliwości powrotu do poprzedniego przebiegu, wskazanego w Studium 2010 i wcześniejszych edycjach studium. Również ustalenie klas i innych parametrów dla ulic wykracza poza materię POG. Natomiast na potrzeby POG dokonano podziału funkcjonalnego podstawowego układu drogowego Wrocławia i zawarto go w formie schematu oraz opisu w uzasadnieniu do POG. Oś Inkubacji wraz z ul. Kwiatkowskiego należą, wg tego podziału, do grupy dróg tranzytowych, zaś połączenia usytuowane pomiędzy układem tranzytowym a Obwodnicą Śródmiejską to połączenia mieszczące się w grupie: podstawowe korytarze drogowe. Kluczowym połączeniem dla odciążenia Obwodnicy Śródmiejskiej i tym samym rejonu Oporowa jest Oś Inkubacji łącząca ul. Kwiatkowskiego z ul. Narutowicza - takie połączenie stanowić będzie alternatywę dla ruchu tranzytowego na relacji zachód-południe. Dlatego, zgodnie ze schematem, pomiędzy Osią Inkubacji, A8 a Wschodnią Obwodnicą Wrocławia nie przewiduje się żadnych dróg tranzytowych – zakładając, że tranzyt ma przebiegać obwodowo, bez konieczności wykorzystania dla takich j połączeń wewnętrznej sieci miejskiej. Połączenia pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a drogami tranzytowymi mają funkcję wyłącznie usprawniającą, międzydzielnicową oraz umożliwiającą sprawny dojazd z gmin ościennych. Strefy dla połączeń tranzytowych oraz podstawowych korytarzy drogowych zostały wyznaczone w uwzględnieniem ominięcia osiedli Oporów oraz Muchobór. Układ tranzytowy umożliwia dodatkowo obsługę pasma przemysłowego. Klasy ulic oraz ich parametry będą ustalane w dostosowywaniu do funkcji wskazanej w uzasadnieniu do POG dopiero na dalszych etapach, w bardziej szczegółowych dokumentach zarówno planistycznych jak i projektowych.
11019	23.05.2026	11019	dz. 13 AR. 21 ob. Zakrzów, dz. 28/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie parametrów zabudowy.
11020	22.05.2026	11020	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo.
11021	22.05.2026	11021	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu.
11022	23.05.2026	11022	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40, ob. Ołtaszyn, dz. 3/3 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 7/2 AR. 39 ob. Grabiszyn	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SO – strefy otwartej ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania odpowiednich rezerw na jego rozwój (część obejmująca istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
11023	22.05.2026	11023	strefa 10SK	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK i wydzielenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Strefa ta jest rezerwą dla ważnego połączenia równoleżnikowego pozwalającego na spięcie osiedli Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów. Połączenie to jest kluczowe także dla rozwijania komunikacji zbiorowej pomiędzy osiedlami.
11024	22.05.2026	11024	dz. 15/6 AR. 21 ob. Brochów, dz. 15/8 AR. 21 ob. Brochów, dz. 16 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/5 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/7 AR. 21 ob. Brochów, dz. 13/9 AR. 21 ob. Brochów, dz. 9/3 AR. 21 ob. Brochów	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11025	25.05.2026	11025	dz. 4/1 AR. 13 ob. Południe	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11026	25.05.2026	11026	-	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono ze względu na brak możliwości określenia lokalizacji i zakresu merytorycznego, których dotyczyła uwaga.
11027	25.05.2026	11027	dz. 35/20 AR. 10 ob. Karłowice, dz. 35/11 AR. 10 ob. Karłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11028	21.05.2026	11028	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.

11029	21.05.2026	11029	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i potrzeby zapewnieni rezerw pod jego rozwój – zachowanie pasa drogowego ul. Racławickiej oraz rezerwy pod pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji, w tym zmianę polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia i niewprowadzanie strefy komunikacyjnej ani infrastrukturalnej. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11030	21.05.2026	11030	strefa 3170SW	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
11031	21.05.2026	11031	dz. 26/2 AR. 26 ob. Psie Pole, strefa 135SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SI ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Ul. Dywizjonu 303 została wyznaczona w planie ogólnym jako strefa infrastrukturalna, ponieważ jest ważnym powiązaniem drogowym oraz jednym z dwóch analizowanych korytarzy dla przyszłej trasy autobusowo-tramwajowej na Psie Pole. Zaplanowana w tej strefie nowa droga, której pierwszy odcinek już powstał, ma wspomóc komunikacyjnie osiedle zapewniając od południa dodatkowe niezależne połączenie, umożliwiając jednocześnie rozwój zabudowy mieszkaniowej w tej części osiedla. Odcinek ul. Dywizjonu 303 od ul. Zielnej do ul. Gorlickiej wraz ze skrzyżowaniem znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w ramach której projektant zobowiązany jest do wskazania obszarów, na których możliwe będzie zbilansowania ewentualnych utraconych miejsc postojowych.
11032	21.05.2026	11032	dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w części przedmiotowego obszaru, obejmującej istniejącą ulicę Racławicką oraz rezerwę pod pętlę tramwajową, w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji. Pozwoliło na to między innymi odstąpienie przez Miasto od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia ogólnego dostępu do strefy, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji.
11033	24.05.2026	11033	Osiedle Polanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11034	22.05.2026	11034	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11035	22.05.2026	11035	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice; dz. 107/10 AR. 14 ob. Różanka; dz. 137 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/3 AR. 14 ob. Różanka, dz. 139/2 AR. 14 ob. Różanka; dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 20/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 22 AR. 13 ob. Różanka, dz. 4/1 AR. 13 ob. Różanka; dz. 6/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 7/18 AR. 13 ob. Różanka, dz. 6/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 5/2 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Na części wnioskowanych działek nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania obecnej funkcji teren usług zdrowia dla przychodni przy ul. Bonczyka, zachowania obecnej funkcji parkingowej terenu przy ul. Obornickiej 37-49, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie usunięcia handlu wielkopowierzchniowego ze strefy położonej u zbiegu ulic Na Polance oraz Żmigrodzkiej, zmiany przeznaczenia terenu wnętrz osiedlowych na teren zieleni urządzanej oraz usług sportu i rekreacji oraz zniesienie możliwości lokalizowania zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego.
11036	22.05.2026	11036	dz. 137 AR. 11 ob. Pawłowice, dz. 8/4 AR. 11 ob. Pawłowice, dz. 8/3 AR. 11 ob. Pawłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia całości wnioskowanych terenów na strefę zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz parametrów zabudowy.
11037	22.05.2026	11037	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11038	22.05.2026	11038	dz. 74/16 AR. 5 ob. Muchobór Mały	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
11039	25.05.2026	11039	dz. 14/8 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 14/9 AR. 1 ob. Stabłowice, dz. 15/1 AR. 1 ob. Stabłowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN, ze względu na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Nie uwzględniono w zakresie ograniczenia przeznaczeń znajdujących się w profilu podstawowym strefy ze względu na niezgodność z określonymi prawnie zasadami.
11040	25.05.2026	11040	strefa 189SU	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez zachowanie strefy SU.
11041	25.05.2026	11041	dz. 14/16 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/10 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/11 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 32 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/6 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/7 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki. dz. 14/8 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/5 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki, dz. 14/4 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia dodatkowej strefy obejmującej istniejącą zieleń oraz zespół garaży ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11042	22.05.2026	11042	dz. 17/4 AR. 6 ob. Nowy Dwór, dz. 17/6 AR. 6 ob. Nowy Dwór	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
11043	22.05.2026	11043	dz. 14 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niedopuszczenia zabudowy ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Dokonano zmiany ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza przeznaczenia zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obniżono wartości wybranych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu. Funkcja parkingowa dopuszczona jest w ramach każdej strefy planistycznej, w tym strefy usługowej SU.
11044	25.05.2026	11044	dz. 61/4 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 62/4 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 91/1 AR. 35 ob. Stare Miasto, dz. 91/2 AR. 35 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

11045	25.05.2026	11045	dz. 15/6 AR. 21 ob. Brochów, dz. 15/8 AR. 21 ob. Brochów, dz. 16 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/5 AR. 21 ob. Brochów, dz. 11/7 AR. 21 ob. Brochów, dz. 13/9 AR. 21 ob. Brochów, dz. 9/3 AR. 21 ob. Brochów; strefa 10SK; strefa 12SU; strefa 142SN; strefa 16SP; strefa 171SN; strefa 234SW; strefa 235SW; strefa 286SW; strefa 39SN; strefy 289SW, 316SW; strefy 830SN, 787SN	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ na części przedmiotowego obszaru ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie zmiany wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK i wydzielenia strefy zieleni i rekreacji ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Strefa ta jest rezerwą dla ważnego połączenia równoleżnikowego pozwalającego na spięcie osiedli Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów. Połączenie to jest kluczowe także dla rozwijania komunikacji zbiorowej pomiędzy osiedlami. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanych w uwadze stref planistycznych SN na części wskazanych obszarów ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy planistycznej SI jako odrębnej strefy komunikacyjnej ze względu na skalę i szczegółowość planu ogólnego, w którym wyznacza się wyłącznie drogi należące do podstawowego układu komunikacyjnego miasta o klasie nie niższej niż zbiorcza. Parkingi Park&Ride zostały wyznaczone osobnymi strefami wyłącznie pod te parkingi, które są bezpośrednio powiązane z węzłami przesiadkowymi, przy czym lokalizacja i podział funkcjonalny węzłów przesiadkowych zostały wskazane w uzasadnieniu do planu ogólnego. Możliwości realizacji parkingów przesiadkowych nie jest wykluczona, ponieważ teren komunikacji dopuszczony jest w każdej strefy planistycznej. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SU ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono w zakresie utrzymania stref zieleni i rekreacji w obrębie Paku Krzyckiego. Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11046	25.05.2026	11046	dz. 56/2 AR. 13 ob. Strachowice, dz. 56/1 AR. 13 ob. Strachowice, dz. 56/4 AR. 13 ob. Strachowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ, ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów prawnych, które uniemożliwiają przypisanie wskazanych przeznaczeń do jednej strefy planistycznej, konieczne było określenie dopasowanej strefy planistycznej uwzględniającej uwarunkowania przestrzenne oraz sąsiedztwo lotniska.
11047	25.05.2026	11047	dz. 40 AR. 33 ob. Stare Miasto, dz. 41 AR. 33 ob. Stare Miasto, dz. 42 AR. 33 ob. Stare Miasto, dz. 43 AR. 33 ob. Stare Miasto	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11048	25.05.2026	11048	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11049	25.05.2026	11049	dz. 1/4 AR. 6 ob. Karłowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia funkcji usług zdrowia, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zmianę na strefę usługową SU oraz wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11050	24.05.2026	11050	dz. 10/3 AR. 13 ob. Różanka, dz. 2/6 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/8 AR. 13 ob. Różanka, dz. 11/7 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 9/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 8/1 AR. 13 ob. Różanka, dz. 12/2 AR. 13 ob. Różanka, dz. 13 AR. 13 ob. Różanka	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu na części przedmiotowego obszaru ze względu na uwarunkowania, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11051	25.05.2026	11051	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
11052	25.05.2026	11052	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Teren zieleni naturalnej lub urządzonej jest możliwy do realziacji w ramach strefy wielofunkcyjnej z zabudową wielorodzinną SW.
11053	25.05.2026	11053	dz. 3/16 AR. 39 ob. Żerniki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanego w uwadze przeznaczenia teren zieleni, ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Teren zieleni naturalnej lub urządzonej jest możliwy do realziacji w ramach strefy wielofunkcyjnej z zabudową wielorodzinną SW.
11054	24.05.2026	11054	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3, 16/4, 16/6, 16/7, 21/1 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy zieleni i rekreacji na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z kształtowania systemu transportowego i zachowania rezerw pod jego rozwój (istniejąca ulica Racławicka oraz rezerwa pod planowaną pętlę tramwajową związaną z korytarzem tramwajowym przewidywanym wzdłuż ul. Racławickiej). W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy zieleni i rekreacji m.in. ze względu na to, że Miasto odstąpiło od planów realizacji tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono, ponieważ treść uwagi wykracza poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11055	25.05.2026	11055	dz. 4 AR. 6 ob. Księże Małe	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej.
11056	25.05.2026	11056	dz. 40/1, 40/2, 40/3, 41/1, 44/4, 44/5, 44/6, 44/7, 44/8, 44/9, 44/10, 44/11, 44/12, 45/2, 45/4, 46, 47/1, 47/5, 69/5, 56/19, 57/35 AR. 1 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11057	25.05.2026	11057	dz. 4/7, 4/13, 5/5, 5/7, 5/15, 5/20 AR. 32 ob. Południe, dz. 4 AR. 41 ob. Południe, dz. 47/5 AR. 1 ob. Księże Wielkie, dz. 20 AR. 2 ob. Księże Wielkie, dz. 4/9, 4/12 AR. 5 ob. Księże Wielkie, dz. 15/2, 16, 17/2 AR. 6 ob. Księże Wielkie	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanego parametru zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązanie.
11058	25.05.2026	11058	dz. 52/3 AR. 26 ob. Brochów, dz. 51 AR. 26 ob. Brochów, dz. 50/2 AR. 26 ob. Brochów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy infrastrukturalnej SI dla połączenia ul. Koreańskiej z Brochowską w Siechnicach, ponieważ w planie ogólnym strefy komunikacyjne i infrastrukturalne zostały wyznaczone dla najważniejszych ulic klasy zbiorczej oraz wyższych klas. W obowiązującym planie miejscowym droga ta zaliczona została do dróg klasy lokalnej. Plan ogólny nie wyklucza połączenia tych ulic, ponieważ w ramach profilu podstawowego dopuszczony jest tereny komunikacji.
11059	25.05.2026	11059	dz. 14/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 15/2 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 16/3 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 26/1 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 27 AR. 8 ob. Polanowice, dz. 24 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 26 AR. 9 ob. Polanowice, dz. 1/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 2/1 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/2 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 3/4 AR. 10 ob. Polanowice, dz. 4/1 AR. 10 ob. Polanowice	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

11060	25.05.2026	11060	dz. 11/1, 13, 28/1, 28/2, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67/1 AR. 21 ob. Zakrzów	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie określenia formy zabudowy jednorodzinnej, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego.
11061	25.05.2026	11061	strefy 46SK, 108SI, 109SI, 478SN, 89SK, 116SI, 136SI, 156SI, 142SI	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie zmiany stref wyznaczonych pod Trasę Swojczycką, ponieważ połączenie to stanowi element podstawowego układu drogowego Wrocławia. Trasa Swojczycka zapewnia obsługę powiązań międzydzielnicowych i aglomeracyjnych oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowane obszary Wojnowa, Strachocina, Swojczyc i Kowal. Dla Trasy Swojczyckiej została przesądzona lokalizacja węzła z drogą wojewódzką nr 372 oraz dostosowano infrastrukturę kolejową i drogową do jej przebiegu. Plan ogólny przenosi istniejące rezerwy planistyczne. W miejscach, gdzie brak jest dokumentacji określającej dokładne linie rozgraniczające inwestycji, strefy infrastrukturalne wyznaczono w oparciu o przebieg ze Studium. Obecnie nie ma bardziej szczegółowego opracowania, które mogłoby stanowić podstawę do zmiany przyjętego przebiegu trasy. Na mocy podpisanego porozumienia między Miastem, samorządem województwa, Stowarzyszeniem Aglomeracja Wrocławska będzie opracowane studium korytarzowe, w ramach którego będą analizowane różne warianty przebiegu trasy wraz z rekomendacją najbardziej optymalnego.
11062	22.05.2026	11062	dz. 154/3 AR. 29 ob. Plac Grunwaldzki	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia obszaru uzupełnienia zabudowy na obszarze, który ze względu na swoje unikalne uwarunkowania wymaga ustalenia kompleksowego sposobu zagospodarowania na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania.
11063	22.05.2026	11063	dz. 20/2 AR. 10 ob. Poświętne	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy zieleni i rekreacji ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
11064	25.05.2026	11064	dz. 17/4, 18/4, 19/1, 18/12, 8/2, 7/1, 159, 3/17, 2/7, 2/1 AR. 2 ob. Partynice; dz. 3/1, 4/1, 5/1, 6/1, 7/1, 8/3, 8/4, 8/5, 8/6, 9, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 11/3, 12/1, 12/2, 13/2, 13/3, 14/2, 14/3, 15/2, 15/3, 16/2, 16/3 AR.40 ob. Ołtaszyn; dz. 7/7 AR. 1 ob. Partynice, dz. 16 AR. 2 ob. Partynice; strefy 218SW, 280SW, 318SW, 333SW, 394SW	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie niektórych wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na Łącznik Racławicka - Karkonoska, ponieważ miasto odstąpiło od planów realizacji drogi od tzw. Łącznika Krzyckiego na odcinku przebiegającym przez Dolinę Olszówki uwzględniając potrzebę ochrony obszaru cennego przyrodniczo. Także z powodów ochrony mocno zadrzewionego terenu poniżej ul. Przyjaźni zrezygnowano z odcinka drogi pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Jeździecką. Odcinek pomiędzy Łącznikiem Klecińskim a ul. Przyjaźni projektowany jest w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę". Nie uwzględniono w zakresie przebudowy przejść dla pieszych i skrzyżowań, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania parametrów drogi, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie zachowania rezerwy na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska, ponieważ nie ma takiej konieczności. Nie uwzględniono w zakresie zapewnienia rezerwy o wskazanych parametrach, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.
11065	25.05.2026	11065	dz. 19/4 AR. 25 ob. Stare Miasto	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SN ze względu na rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej oraz rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
11066	25.05.2026	11066	dz. 1/95 AR. 16 ob. Osobowice	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SJ ze względu na na zamiar kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej określonej m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11067	22.05.2026	11067	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11068	22.05.2026	11068	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11069	22.05.2026	11069	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11070	22.05.2026	11070	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11071	22.05.2026	11071	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11072	22.05.2026	11072	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11073	22.05.2026	11073	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11074	22.05.2026	11074	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11075	22.05.2026	11075	dz. 40/5 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia drogi KDD ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Wyznaczona strefa SJ dopuszcza wskazane w uwadze przeznaczenie, t.j teren komunikacji.
11076	22.05.2026	11076	dz. 40/6 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11077	22.05.2026	11077	dz. 40/6 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11078	22.05.2026	11078	dz. 40/6 AR. 20 ob. Klecina	Nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ze względu na rozbieżność z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej.
11079	22.05.2026	11079	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.
11080	22.05.2026	11080	dz. 3/4 AR. 4 ob. Kozanów, dz. 1/12 AR. 4 ob. Kozanów	Uwzględniona	Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego oraz zmianę ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną SW na strefę usługową SU, która nie dopuszcza zabudowy mieszkaniowej.

11081	25.05.2026	11081	dz. 16/1 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 2/7 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 16/2 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 3/1 AR. 37 ob. Grabiszyn; dz. 17/2 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/6 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 17/8 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 19 AR. 40 ob. Grabiszyn, dz. 4 AR. 41 ob. Grabiszyn, dz. 2/8 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 3/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 5/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 6/1 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 10 AR. 42 ob. Grabiszyn, dz. 7/19 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 7/2 AR. 37 ob. Grabiszyn, dz. 7/18 AR. 1 ob. Krzyki, dz. 1/3 AR. 2 ob. Krzyki, dz. 67 AR. 45 ob. Grabiszyn, dz. 1/3 AR. 6 ob. Borek; dz. 2/8, 3/1, 3/2, 4/1, 5/1, 9/16, 9/17, 9/19, 9/21 AR.18 ob. Klecina, dz. 1, 2, 4/1, 10/5 AR.19 ob. Klecina, dz. 1/3, 1/4, 1/6, 1/9, 1/10, 2/14, 2/15, 2/16, 2/17, 3/3, 3/7, 4/1, 14/3 AR.1 ob. Krzyki, dz. 46/1, 47/1, 48/1 AR.4 ob. Krzyki, dz. 1/1, 2/1, 3/1, 5/2, 6/4, 6/19, 7/1, 7/2, 7/3 AR.9 ob. Krzyki; dz. 11/10, 11/11, 11/12, 11/13, 11/14, 11/15, 11/16, 11/17, 11/25, 11/27, 11/28, 11/29, 11/3, 11/30, 11/31, 11/32, 11/34, 11/36, 11/41, 11/42, 11/43, 11/44, 11/46, 11/47, 11/48, 11/5, 11/54, 11/55, 11/57, 11/59, 11/60, 11/61, 11/62, 11/63, 11/64, 11/7, 11/9 AR. 21 ob. Oporów, dz. 2/10, 2/103, 2/104, 2/105, 2/15, 2/16, 2/18, 2/2, 2/20, 2/23, 2/28, 2/29, 2/3, 2/34, 2/35, 2/37, 2/38, 2/39, 2/4, 2/40, 2/41, 2/43, 2/44, 2/45, 2/47, 2/49, 2/50, 2/51, 2/54, 2/55, 2/56, 2/58, 2/59, 2/6, 2/60, 2/61, 2/62, 2/63, 2/64, 2/66, 2/68, 2/71, 2/72, 2/73, 2/75, 2/76, 2/77, 2/79, 2/8, 2/81, 2/82, 2/83, 2/85, 2/86, 2/87, 2/89, 2/91, 2/92, 2/93, 2/94, 2/95, 2/97, 2/99, 3/2, 3/3, 4, 5/1, 6/2, 6/3, 8 AR. 22 ob. Oporów, dz. 14/5 AR. 24 ob. Oporów; strefy 280SW, 318SW, 333SW, 394SW, 413SW, 745SJ, 656SJ, 45SN; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2 do uwagi; zgodnie z załącznikiem graficznym nr 4	Częściowo nieuwzględniona	Nie uwzględniono w zakresie wskazanych parametrów zabudowy i zagospodarowania terenu ze względu na uwarunkowania, obowiązujące dokumenty planistyczne, sąsiedztwo oraz przepisy prawa, które wykazały odmienne niż zaproponowane rozwiązania. Uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiedniej strefy planistycznej oraz regulacji zgodnych z zakresem planu ogólnego. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Uwzględniono w zakresie wyznaczenia strefy SK na odcinku od Mostu Racławickiego do ul. Gajowickiej. Ulica Racławicka na wymienionym odcinku stanowi ważny korytarz dla transportu zbiorowego - z tego też powodu wyznaczona została strefa komunikacyjna. Na pozostałym odcinku strefa nie została wyznaczona, bo pozostały odcinek nie jest elementem podstawowego układu drogowego oraz podstawowego układu transportu zbiorowego (schematy tych układów są zawarte w uzasadnieniu do POG). W profilu podstawowym strefy SK wskazano między innymi teren komunikacji kolejowej i szynowej. Nie uwzględniono także wprowadzenia strefy SK w obszarze istniejącej pętli autobusowej, ponieważ komunikacja autobusowa jest systemem bardziej elastycznym i w sieci transportu zbiorowego to ona podlega dostosowaniu do transportu szynowego (element planowany jest wzdłuż ul. Racławickiej). Z racji ograniczonej szczegółowości planu ogólnego pętle autobusowe nie mają wyodrębnionych stref. Nie uwzględniono w zakresie wyznaczenia wskazanej w uwadze strefy planistycznej SK na części przedmiotowego obszaru ze względu na wymagania wynikające z ochrony środowiska, łagodzenia zmian klimatycznych oraz rozbieżność z przyjętymi kierunkami polityki przestrzennej. Nie uwzględniono w zakresie przeznaczenia wskazanych działek na peron, ponieważ wykracza to poza zakres i szczegółowość planu ogólnego. Nie ma także uzasadnienia dla wyznaczenia na przedmiotowych działkach strefy SK, bo nie przewiduje się w tym miejscu węzła przesiadkowego, co pokazuje schemat zawarty w uzasadnieniu do POG. W niedalekiej odległości od przedmiotowego obszaru wskazuje się inne potencjalne lokalizacje węzłów przesiadkowych - na południe w rejonie pętli Krzyki oraz na północ w rejonie przecięcia z al. Hallera. Te lokalizacje mają zdecydowanie większy potencjał przesiadkowy ze względu na liczbę linii komunikacji zbiorowej w bezpośrednim sąsiedztwie. Ostateczny zakres ewentualnej rozbudowy infrastruktury kolejowej określi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej, który poprzez działania analityczne (etap studium wykonalności) może oszacować potencjał przewozowy oraz przepustowość linii kolejowej przy rozbudowie o kolejne miejsca przystankowe - na etapie Planu Ogólnego brak jest podstaw do wyznaczania szerszych stref bez przesądzonych rozwiązań projektowych. Plan Ogólny ustala w sąsiednich strefach zieleni i rekreacji SN, w ramach profilu podstawowego między innymi tereny komunikacji. Możliwa będzie zatem realizacja infrastruktury komunikacyjnej na nieruchomościach sąsiadujących ze strefą SK jeśli będzie taka konieczność i uzasadnienie. Nie uwzględniono w zakresie niewyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy na części wskazanego obszaru ze względu na zróżnicowany charakter zabudowy, odmienne uwarunkowania i walory historyczne wskazanego w uwadze obszaru. Nie uwzględniono ze względu na brak sprecyzowania zakresu ochrony historycznej tkanki osiedla oraz wskazania parametrów zabudowy, które proponowane są do zmiany. Nie uwzględniono w zakresie podtrzymania strefy planistycznej SU ze względu na niewystępowanie takiej strefy na przedmiotowym obszarze. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez zachowanie strefy planistycznej SP – strefy gospodarczej oraz parametrów zabudowy. W pozostałym zakresie uwzględniono poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji.

Załącznik:
- uwagi wymienione w wykazie

Z up. Prezydenta Wrocławia
Dyrektor Wydziału
Planowania Przestrzennego

PRZEMYSŁAW JERZY MATYJA

Elektronicznie podpisany przez
PRZEMYSŁAW JERZY MATYJA
Data: 2026.08.07 13:57:37
+02'00'